Четвертая воздушная

Константин Андреевич Вершинин

SHOUT
SHARE
IT

- Вершинин Константин Андреевич

Вершинин Константин Андреевич Четвертая воздушная

Вершинин Константин Андреевич
Четвертая воздушная
{1}Так обозначены ссылки на примечания. Примечания после текста.

Аннотация издательства: Герой Советского Союза главный маршал авиации Константин Андреевич Вершинин в годы Великой Отечественной войны командовал 4-й воздушной армией. Входившие в ее состав части и соединения отличались во многих оборонительных и наступательных боях, 18 из них стали гвардейскими. Здесь выросло 259 Героев Советского Союза, более 400 тысяч воинов награждены орденами и медалями. Славным делам авиаторов 4-й воздушной и посвящены воспоминания ее бывшего командира. Хотя в связи с кончиной маршала авиации К. А. Вершинина его мемуары остались незавершенными, книга эта, несомненно, привлечет внимание массового читателя.

Биографическая справка: ВЕРШИНИН Константин Андреевич, родился 3.6.1900 в деревне Боркино ныне Санчурского района Кировской области в семье крестьянина. Русский. Член КПСС с 1919. В Советской Армии с 1919. Участник Гражданской войны. Окончил курсы "Выстрел" в 1923, Военно-воздушную инженерную академию в 1932. Командовал эскадрильей, был начальником Высших авиационных курсов усовершенствования. В годы Великой Отечественной войны командовал ВВС Южного фронта (сентябрь 1941 - май 1942), 4-й воздушной армией (май - сентябрь 1942), ВВС Закавказского фронта. С мая 1943 командовал 4-й воздушной армией в воздушных сражениях на Кубани и в ходе Белорусской операции 1944. 19.8.44 генерал-полковник авиации Вершинин удостоен звания Героя Советского Союза. В 1946-49 и в 1957-69 - главнокомандующий ВВС - заместитель министра обороны СССР. В 1949-57 - на ответственных должностях в Войсках ПВО страны. С 1959 главный маршал авиации. С 1969 в Группе генеральных инспекторов МО СССР. Член ЦК КПСС в 1961-71 (кандидат в 1952-56). Депутат Верховного Совета СССР 2, 4 7-го созывов. Награжден 6 орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, 3 орденами Красного Знамени, 3 орденами Суворова 1 степени, орденом Суворова 2 степени, Отечественной войны 1 степени, медалями, иностранными орденами. Умер 30.12.1973. Похоронен на Новодевичьем кладбище в Москве. Имя Героя носит одна из

улиц Москвы.

Содержание

Глава первая. Истоки
Глава вторая. На службе военной
Глава третья. От войны до войны
Глава четвертая. На Южном фронте
Глава пятая. Грозы Донбасса
Глава шестая. Удар под Ростовом
Глава седьмая. Трудное лето
Глава восьмая. Воздушный щит
Глава девятая. Под нами -Терек
Глава десятая. Преследование
Глава одиннадцатая. Чьи крылья сильнее?
Глава двенадцатая. Хозяева неба
Глава тринадцатая. Над Голубой линией
Глава четырнадцатая. На помощь десанту
Глава пятнадцатая. Жаркие будни героев
Глава шестнадцатая. Победу ковал каждый
Глава семнадцатая. Эшелоны летят под откос
Примечания

Глава первая. Истоки

Когда подводишь итоги прожитого, невольно обращаешься к истокам своего бытия - тому краю и той среде, где рос и набирался сил, где формировались черты характера, выражающие суть твоего духовного склада, твоего жизненного кредо. Разумеется, особую роль при этом играют вехи времени, его отличительные приметы. О них-то, наряду с рассказом о пережитом, и пойдет сейчас речь.

Отчий край мой - земля вятская. В начале нынешнего века вятичи занимались преимущественно земледелием. Правда, значительная часть населения была занята отхожими промыслами - сплавом леса, плотницким, малярным, столярным, кровельным и другим ремеслом. Такой образ трудовой деятельности был особенно характерен для моих земляков - жителей деревни Боркнпо Яранского уезда (ныне Санчурского района).

Боркино - небольшое, в шестьдесят два двора, селение, располагающееся двумя рядами вдоль большака Ярапск-Царевококшанск (Йошкар-Ола). На этом казенном тракте было довольно оживленное движение: ездили губернские и уездные чиновники, торговые люди, предприниматели, почтари, крестьянский люд - кто на ярмарку, кто в присутственное место по какому-либо неотложному делу. По обочине дороги шагали телеграфные столбы, и боркинская ребятня частенько

наведывалась туда "слушать, как идут" телеграммы. Мы думали, что провода полые и внутри их стремительно мчатся таинственные для пас телеграммы. Нам казалось, что тембр звучания подвешенной на столбах проволоки зависит от содержания депеш. Они были то начальственно-повелительными, то покорно-просящими, то кротко-печальными.

Присматривал за нашим участком болынака Петр Иванович Смирнов, боркинский мужик. У него были конные катки и скребки, которыми выравнивали дорогу. На дорожные работы обычно выгоняли всех. Участвовали в вих и сельские ребятишки. Мирское дело, хотя и подневольное, всегда шло споро: люди сажали по обочинам березы, подвозили и подносили землю, чтобы засыпать все ухабы и выбоины.

Когда-то в нашей округе шумели почти сплошные леса. Есть предположение, что от слова "бор" произошло и само название деревни - Боркино. Но в пору моего детства зеленые великаны находились уже в пяти верстах от человеческого жилья, и боркинцам туговато приходилось даже с топливом, не говоря уже о строительном материале. Кроме нянченья младших братьев и сестер я помогал старшим в семье и заготавливать дрова. Лесник не возражал против сбора сушняка. Но если в вязанку хвороста попадала ветка живого деревца, он строго наказывал.

Летних заготовок топлива редко хватало на зиму. На спине много не наносишь, а лошади у нас не было. Во всем Боркино насчитывалось не больше дюжины коней, Бедная деревенька была одной из тех Гореловых, Нееловых и Неурожаек, о которых писал поэт Н. А. Некрасов. Да в откуда к нам мог прийти достаток, если нашей многодетной семье (семеро, один другого меньше) принадлежали лишь луговая полоска в два лаптя шириной да жалкий клочок пахоты. Земля без удобрения родила плохо, а навоза не было. Правда, мы удобряли огород илом, таская его с речушки Южовки после весеннего разлива. Но этой подкормки хватало лишь для того, чтобы вырастить немного овощей.

Мать моя - Афанасия Васильевна - совершенно не знала грамоты, отец, Андрей Галактионович, хотя и не обучался в школе, однако читать и кое-как писать умел. Среди односельчан выделялся он и плотницким мастерством.

Живя в постоянной бедности, Андрей Галактионович давно разуверился в том, что простой крестьянин может получить образование. Когда я окончил церковно-приходскую школу, учитель Андрей Иванович вручил мне похвальную грамоту и сказал, обращаясь к отцу:

- Надо бы подумать о дальнейшей учебе сына.

- А зачем нам ученые? - ответил отец. - Семье нужны

плотники, кормильцы. И, немного подумав, добавил:- Теперь я буду учить Константина.

Андрей Иванович только вздохнул и развел руками. Нельзя сказать, что решение отца меня сильно огорчило. Я и сам уже хорошо сознавал бедственное положение нашей семьи.

Первый плотницкий выход мы с отцом совершили в соседнее село Ковербуй, где зажиточный крестьянин решил построить новый дом. В артель мужики приняли двух парнишек, в том числе меня.

- Будешь строгалем, Костя, - решил отец. - Смотри, как это делается. - Он сел верхом на бревно и потянул на себя двуручник.- Вот так надо ошкуривать лесину.

Напарником моим стал Федя Патяшкин - подросток двумя годами старше меня. Первый рабочий день оказался самым тяжелым. До того наелозился по бревнам, будто сто верст проскакал на неоседланной лошади...

- Ничего, привыкнешь, - утешал отец. - Стружечку подкладывай, чтобы мягче сидеть было.

Вскоре и в самом деле привык. Спина, ноги и руки словно задубели, и я перестал ощущать усталость. Только мозоли кровоточили...

Работали мы с рассвета до сумерек. Помимо основных обязанностей ошкуривать бревна - мне приходилось выполнять разные поручения артели, помогать хозяйке дома, готовившей для нас еду: носить дрова и воду, чистить картошку, мыть посуду. Свободного времени совсем не оставалось.

В самый солнцепек делали перерыв на обед. Артельщики усаживались под деревом вокруг большой деревянной чаши с окрошкой или щами и приступали к трапезе. Ели не торопясь, соблюдая очередность. Один хлебнет, потом другой - и так по кругу. Потом старший стучал ложкой по чашке, и мастера степенно зачерпывали по куску мяса. Двойной стук означал, что наступила очередь подмастерьев. А за ними и мы с Федей могли отведать мяса, если оно оставалось. Весь обеденный ритуал протекал молча. Засмеешься - получишь оплеуху.

Своеобразно происходила и дележка хлеба. Его нарезали одинаковыми ломтями. Затем кто-нибудь из артельщиков отворачивался и говорил, кому взять очередную пайку.

К хлебу мужики относились бережно, можно сказать, лаже благоговейно. "Жуй его до тех пор, - говорил мне отец,-пока не почувствуешь сладость во рту".

Наконец работа подошла к концу. Получился не дом, а картинка. Все было сделано с любовью: и крыша с коньком, и разукрашенные резьбой наличники, и уютное крыльцо.

- Принимай, хозяин! - не без гордости сказал старший артели и попросил расчет.

Хозяин поблагодарил нас за хоромы и, поочередно загибая пальцы рук, стал делать подсчеты.

- Хлеб и мясо ели, квас пили, керосин расходовали...

- А я еду для вас готовила, - встряла хозяйка. - Два раза самогонку гнала...

И пошло... Для перечисления всех содеянных для нас благ у хозяина даже пальцев не хватило.

- Хватит! - не выдержал старший артели и хлопнул картузом о землю. - Давай то, что причитается.

Не померкла красота построенного нами дома. Помрачнели только лица деревенских зодчих от хозяйского лихоимства. От зари до зари стучали они топорами и звенели пилами, а окончился их труд обидным торгом. И тогда я, может быть впервые, осознал, что не все мужики одинаковы, хоть и числятся в одном крестьянском сословье...

Накупили мы с отцом дешевеньких подарков для семьи и, оставив позади все неприятности, принесли в дом праздник. Братья и сестры сияли от радости, а мать, принимая заработанный мною рубль, сказала:

- Радуйся, отец, теперь у нас появился второй кормилец. Как подрос-то за лето! - Она обняла меня и заплакала.

- Ты что, с чего это, мама? - встревожился я,

- От счастья, сынок, от счастья...

Нет, не от счастья, а от горя навернулись слезы на глаза матери. Она знала, что и меня нужда уже запрягла в свою суровую упряжку.

А вскоре отец снова стал поговаривать о работе. Но куда идти? На север и северо-восток, в том числе в Вятку, наши мастеровые ходили редко. Их больше тянуло в юго-восточные и южные края, где текли реки Большая и Малая Ошла, Большой Кундыш, Большая и Малая Кокшага, Ветлуга, мать всех рек и кормилица трудового люда Волга, где стояли такие города, как Козьмодемьянск, Чебоксары, Мариинский посад, Звенигово, Казань. За двести пятьдесят и более верст отправлялись отходники - где шли пешком, где плыли на плоту или пароходе. И обратно добирались так же.

Однако мне, двенадцатилетнему пареньку, было еще рановато одному отправляться в дальний путь, и отец подыскал плотницкую работу в соседнем геле Притыкино, насчитывавшем около трехсот дворов. Кроме меня он взял с собой Мишу Громова - смышленого и работящего паренька.

Подрядчики - что в Заозерье, что в Притыкино - были

расчетливые и прижимистые. Но надо же мужику заработать на хлеб. И опять с утра до вечера весело стучали в селе топоры, и поднимались над фундаментом венцы сруба. Глядишь - на пустыре не только дом вырос, по и сарай, и амбар, и другие постройки. Уйдут мастеровые, и никто не запомнит их имен. Скорее всего, не плотников похвалят, любуясь новыми хоромами, а хозяина за его рачительность.

Так и кочевали мы из села в село, из волости в волость. Снашивались домотканая одежонка и лапти, тупились топоры и пилы, рубанки и фуганки. Зато острее становился глаз, точнее рука, богаче сметка - росло, оттачивалось мастерство. И мир с каждым месяцем, с каждым отходным сезоном расширялся: человек взрослел.

К четырнадцати годам и меня стали считать настоящим работником. Теперь можно было отправляться с артелью куда угодно. На этот раз мужики выбрали лесные массивы, расположенные по течению реки Большой Кундыш. Тамошний лесопромышленник набирал лесорубов, возчиков, сплавщиков и других специалистов по заготовке и вывозке древесины.

Собрав инструмент и пожитки, артель на двух подводах двинулась в путь. Самыми молодыми из нас были сын Арсентия-хромого и я; самыми опытными - мой отец и Степан Шадрин, которого за смелость и веселый нрав односельчане прозвали Стенькой Разиным. Когда Степан узнал, что мы с Ваней побаиваемся медведей, встречающихся иногда в дремучем лесу, он с усмешкой кивнул на топор и сказал:

- С этим струментом не токмо медведи, но в такие звери, как урядник, не страшны.

Да, отчаянным человеком был Шадрин. Не зря, видно, прозвали его Разиным...

Прибыв на место, мы прежде всего построили себе жилье - сруб с одним лазом и дырой вместо дымохода. И закипела работа: одни валили вековые деревья, другие обрубали сучья и складывали их в кучи, третьи распиливали стволы на бревна нужных размеров, четвертые отвозили их к берегу, чтобы весной снарядить плоты. У нас пухли руки и костенели мозоли, а у лесопромышленника разбухали карманы от капиталов.

Днем мужики грелись у костров, а на ночь забирались в свой продымленный балаган. Хлеб, запасенный на всю зиму, хранили в снегу. Перед обедом заледеневшую ковригу разрубали топором и отогревали ломти на огне.

Мыться было негде. Утром чумазые лесорубы выходили из своих жилищ и, наскоро перекусив, снова брались за топоры и пилы. Работа до упаду и тяжелый, не освежающий сон. И так изо

дня в день, несколько месяцев подряд. А сразу после ледохода начинался лесосплав. Но об этом расскажу позже.

Весна позвала нас домой. Надо было вспахать и засеять свой надел земли, помочь матери возделать огород, починить крышу после зимних снегопадов и ветров.

Управившись со всеми домашними делами, мы с отцом начали плотничать у местных подрядчиков. А в конце лета 1914 года в Боркино пришла страшная весть: Россия снова вступила в войну. Заголосили бабы и ребятишки, закручинились мужики, глядя на этот взрыв отчаяния и безысходной тоски.

Смутно помнилась мне такая же картина народного горя в период русско-японской войны. Пустело Боркино, лишались семьи своих кормильцев, нищали и без того бедные крестьянские дворы. А потом стали возвращаться из Маньчжурии калеки. Во многие дома приходили казенные похоронки.

И вот опять разразилась война. Стало быть, снова в мужицкие избы придут сиротство и нищета. Никто из нас не ведал ни о подлинной цели начавшейся бойни, ни о ее социальной сути, ни тем более о том, какой она примет характер. Лишь по опыту прошлого знали: на плечи народа свалилась большая беда.

Много позже, изучая бессмертные труды В.И.Ленина, я прочитал: "Война порождена империалистскими отношениями между великими державами, т. е. борьбой за раздел добычи, за то, кому откушать какие-то колонии и мелкие государства, причем на первом месте стоят в этой войне два столкновения. Первое - между Англией и Германией. Второе - между Германией и Россией. Эти три великие державы, эти три великих разбойника на большой дороге являются главными величинами в настоящей войне..."{1}.

Отец мой числился солдатом запаса второй категории, поэтому его призвали не сразу. Но уже по первым военным сводкам чувствовалось, что вот-вот заметут на фронт всех мужиков. Так оно и случилось.

С уходом отца на войну жить стало тяжелее. Матери с шестью детьми было впору управляться только по дому. Моих заработков не хватало даже на хлеб. К тому же никто из крестьян не ставил новые избы, приходилось пробавляться мелкими плотницкими поделками, за которые платили гроши.

И тут Степан Шадрин, то ли выполняя наказ моего отца, то ли вспомнив о том, с каким усердием я работал в лесу, пришел к нам и сказал матери:

- Вот что, Афанасия Васильевна, надумал я сызнова податься к лесопромышленнику Лебедеву. Он хоть и живоглот, но денег сейчас не станет жалеть. Сама посуди:

война жрет черт знает сколько лесу, а он, Лебедев, тут как тут - только успевай загребать барыши на поставках. Ну так вот, к нему идти надумал, на молевой сплав.

- На моль? - переспросила мать.

- Ага, - подтвердил Степан. - Токмо одному там несподручно, артелью надо... Может, Костю отпустишь? Мать протестующе замахала руками:

- Ты что надумал! Мыслимо ли - на сплав его посылать? Ведь ему и пятнадцати нет. Утопишь, антихрист... Как я останусь-то с малыми ребятенками?..

Степан, не сдаваясь, пошел на лесть:

- Э, Васильевна! Посмотрела бы ты на сына в деле - любому мужику не уступит. Здоро-ов парень.

Потом Шадрин, будто уже все решено, сказал мне:

- Собирайся, Костя. Завтра забегу за тобой. Заработаем денег и к осени вернемся. И хлеб у нас будет, и мяса отведаем.

Сказал и ушел.

Не шадринская похвала, а желание оправдать надежду отца и помочь матери погнало меня с русскими, марийскими, татарскими и чувашскими сезонниками к лесопромышленнику.

Леса в ту пору стоном стонали от неплановой, хищнической и беспощадной вырубки. Хозяева больших делянок, сотен откупленных десятин во имя барышей приказывали вырубать все подчистую - от строевого до зряшного дерева. Оголялись берега рек, пустели прибрежные просторы, редели коренные массивы "зеленого золота" - русского национального богатства.

Это была своего рода "лесная лихорадка". Затоны, пристани, реки, дороги в склады - все заполнилось мертвой древесиной; при этом значительная часть ее тонула или гнила на берегу. И наплевать было тому же Лебедеву, что уже при нем земля лысеет, а пушной промысел скудеет, что после него обмелеют реки и выветрятся плодоносные слои почвы. Его нынешний бог - капитал, а завтра хоть потоп, хоть мор, хоть гибель самой природы - ему абсолютно безразлично...

Шадринская артель пришла к реке Кундыш в разгар ледохода и сразу же начала готовиться к сплаву заготовленного леса, который лежал по всему берегу. Молевой сплав - самый дешевый способ транспортировки: бревна, сброшенные в воду россыпью, без всякого крепления, плыли по течению реки. Да, для казны или частных предпринимателей способ наиболее выгодный. Зато для сплав тиков он был сопряжен с большим риском и опасностями Но кому какое дело до тою, сколько людей при этом гибло. калечилось и получало тяжелые простудные заболевания туберкулез, ревматизм, воспаление легких...

Отбухали взрывы ледяных панцирей, отгрохотали зеркально-синие речные громады, отшуршало серо-слюдяное крошево, и вскрывшийся Кундыш забугрился мутными вешними водами, извечно бегущими к великой Волге.

И покатился, закувыркался бревенчатый поток на речную спину. До ломоты в костях работали мы.

- С богом, ребятушки! - крикнул Шадрин и первым кинулся с багром на зыбкий, ничем не укрепленный плавучий мост.

Проворный и цепкий, он прыгал по бревнам, словно по клавишам гигантского пианино, и "клавиши" эти то погружались в воду, то снова всплывали. Казалось, река-пианино играет под носами боркинского вожака артели.

За Шадриным прыгнули на поплывшие бревна остальные мужики.

- Ге-гей, держи ухо востро! - предостерег Степан молодых молевщиков.

Мне приходилось вместе с деревенскими мальчишками плавать на досках, бревнах и даже на незатейливых плотах, но такого обилия, такой массы деревьев-самоплавов я еще ни разу не видал. И это захватывающее дух могучее движение Стволов на какое-то время притупило чувство опасности, заставило позабыть и материнские наставления, и шадринские советы. Балансируя багром, точно древний воин копьем, я подчинял своей воле "задурившие" бревна: направлял их по течению, не давал им уткнуться в берег или наскочить друг на друга.

Несколько километров, пока Кундыш не петлял, все шло хорошо, слаженно. Утихомирив древесный поток, направив его куда положено, мы отдыхали на плоту. Обутые в бахилы (высокие сапоги со своеобразными галошами - лаптями с подошвой, сплетенной из тонких лык молодой липы), одетые в зипуны, сплавщики по внешнему облику напоминали бурлаков. Да и само кочевье, скрашенное протяжной песнью, походило на бурлацкое житье-бытье.

Но вот река сделала крутой поворот, и послушные кругляши вышли из подчинения: начали биться боками, опускать и поднимать торцы, вздыбливаться над водой, шарахаться в стороны, кружиться и дальше выскакивать на берег.

- Затор! - определил Шадрин.

Это было страшное слово, по сути своей равносильное слову "беда". Должно быть, именно в таком круговороте и неразберихе, когда бревна поднимали бунт, сопротивлялись силе воды, чаще всего и происходили несчастные случаи с молевщиками.

Молнией метнулся дядя Степан на взбунтовавшийся сплав. А вслед за его призывным кличем бросились на затор и мы.

Белками скакали артельщики с бревна на бревно, презирая опасность, баграми растаскивали свалку. Скользкие кругляши увертывались от людей, то ныряли в воду, то вскидывали из пучины свои темно-рдяные туши, будто норовя боднуть. Шадрин успевал не только орудовать багром, но и подбадривать нас, молодых:

- Не робей, парнишки!

Осмелев, я тоже начал шуровать длинным шестом с железной насадкой в виде крюка и пики. Одно бревно толкнул, другое поправил, нацелился в третье. И тут, поскользнувшись, упал в ледяную воду. Благо не выпустил из рук багор, который лег перекладиной на две лосины. Не успел я сообразить, что делать, как кто-то из опытных молевщиков подцепил меня за опояску крюком и потащил к плоту.

- Жив? - послышался чей-то тревожно-сострадательный голос.

- Жи-ив!

- Ну, слава богу...

Теперь уже страха не было, только все тело колотил озноб да мелькали в сознании слова матери, обращенные к Шадрину: "Утопишь, антихрист... Как я останусь-то с малыми ребятенками?.." Возле меня хлопотало несколько артельщиков: один помогал снимать промокшую робу, второй - надеть сухую, третий на плоту разводил костер из сушняка.

Подошел Степан Шадрин, опять подбодрил:

- С первой ледяной купелью, Костя! На-кось, хлебни от простуды, - и налил полкружки самогонки.

Наутро, проснувшись в кошевушке - дощатой избушке на плоту,- я не почувствовал ни озноба, ни жара. Все обошлось, как говорят, без последствий.

А лес шел вниз по Кундышу. На крутых изгибах реки снова возникали заторы, и опять мы бросались, словно солдаты, на штурм, работая дружно и самозабвенно. И вот наконец появилась Волга, где от молевщиков лес переходил в руки плотовщиков, которые сплавляли его дальше. У них были свои трудности, своя романтика.

До осени проработал я молевщиком, а к зиме вместе с шадринской артелью направился в Звениговский затон, на судоремонтный завод, который принадлежал пароходному обществу "Русь". Это было моим первым далеким путешествием - более двухсот верст от дома.

К тому времени семья получила от отца долгожданную весточку откуда-то из района Шепетовки. О фронтовых делах и о себе писал скупо: воюет, пока жив и здоров. Зато сколько беспокойства было в его письме о младших детях, о матери, о

хозяйстве, о моей работе; сколько добрых наставлений и деловых советов давал он нам. Чувствовалось: сам солдат в окопе, а душа его-дома, истосковалась по крестьянскому хозяйству, изболелась по семье.

Странствуя с артелью, прислушиваясь к разговорам мужиков и рабочих, урывками читая местные газеты, я имел общее представление о войне. А отец испытал все ее тяготы и жестокости на себе. Вот почему неохотно писал он о надоевшей окопной жизни, вот почему так беспокоился о семье.

Мои заработки на Куидыше да кое-какой урожаишко с нашего земельного надела вселяли надежду на то, что до весны мать перебьется, выживет с ребятишками. К тому же младшие братья Алеша и Ваня стали уже кое-что делать по дому - носить воду, колоть дрова, присматривать за сестренками. В Звенигово я уходил с меньшим беспокойством, нежели на молевой сплав леса.

Речка Звенига - левый приток Волги - в устье своем была довольно широкой. Именно это место, врезавшееся в крутой волжский берег, называлось затоном. Здесь и обосновали когда-то предприимчивые люди Звениговскую слободу с кустарными мастерскими, изготовлявшими струги, лодки и посудины покрупнее.

С возрастанием роли речного транспорта расширялось и производство в Звенигово. Предприниматели, почуяв выгоду, размахнулись и построили здесь судоремонтный завод, ставший одним из предприятий пароходства общества "Русь".

Глава артели привел нас в Звениговский затон и взял подряд на плотницкие работы - заменить подносившуюся обшивку пароходных кают, палубный настил, детали громоздкой надстройки.

- Тут нужна большая аккуратность: это не деревенский сруб, - предупредили нас.

Мы и сами все хорошо понимали, старались не уронить плотницкого достоинства, К тому же, если не потрафишь - живо получишь от ворот поворот. Каждую рейку и плашку выстругивали и прилаживали с особой аккуратностью. Работали днем, а иногда и ночью, благо в каютах было светло: горели электрические лампы.

На судоремонтном заводе кроме сезонников был довольно большой, по нашим деревенским понятиям, коллектив рабочих. Правда, война вырывала из его состава наиболее молодых и здоровых, одевала их в солдатскую форму и гнала куда-то на запад, где стальные челюсти фронта безжалостно перемалывали полки и дивизии. Вместо ушедших на завод приходило новое пополнение из крестьян-отходников. Вообще в ту пору "на заводы

и фабрики устремились, спасаясь от призыва, владельцы небольших торговых и промышленных предприятий - лавочники, трактирщики, домовладельцы, а также представители городского полупролетариата - кустари, дворники, швейцары, лакеи и т. д. До войны из деревни в городскую промышленность шло безземельное и малоземельное пролетаризированное крестьянство, теперь же, стремясь избежать отправки на фронт, в город потянулись средние и зажиточные элементы деревни. На производстве стал шире использоваться труд женщин и малолетних, а также почти даровой труд военнопленных"{2}.

Заработки наши оказались ниже, чем предполагал Степан Шадрин. Цены же на предметы широкого потребления поднялись.

- А все война, будь она трижды проклята, - затягиваясь крепким самосадом, ругался наш артельщик. При этом он оглядывался - не услышал бы его кто-либо из начальства: порядки стали строгие, за всякие вольности - вон с работы.

Жили боркинцы в лачуге у солдатской вдовы. Спали вповалку на дощатых нарах, ели. как все артельщики, и;) общего котла.

Ремонт судов продолжался всю зиму, а после ледохода, когда Звениговский затон начал пустеть и надобность в сезонниках резко сократилась, мы разошлись кто куда: одни-домой, другие- на молевой сплав, третьи- на лесные склады. Я вернулся в Боркино и начал мыкаться по Яранскому уезду от одного мелкого подрядчика к другому.

Большой радостью для семьи было возвращение с фронта отца. Хоть и с подорванным здоровьем пришел, но живой, стосковавшийся по миру, по земле и привычному крестьянскому укладу жизни. По вечерам вокруг него собирались односельчане, и бывший солдат охотно рассказывал всякие фронтовые истории. Смерть, кровь, окопная сырость, простуды и повальные болезни - постоянные спутники человека на войне. Нехватка оружия и боеприпасов, казнокрадство и мародерство, упадок духа - вот картины фронтовой действительности того времени.

- Изверились мы там в "верха",-осторожно сделал заключение отец. В какие "верха" - он не сказал, но всем было ясно: Андрей Галактионович намекал на царские власти.

Мужики дымили самосадом, теребили кудлатые бороды и, тяжело вздыхая, скупо роняли:

- И тут плохие дела, Лактионыч...

- Обнишшали дворы...

- На душе муторно...

- Куды идеть Расея?

Это был глухой, еще не до конца и не четко осмысленный протест против российской действительности, ибо

"самодержавная бюрократическая машина не справлялась с управлением страной... Тяготы, обрушенные войной на плечи трудящихся, были неисчислимы"{3}.

Лето шестнадцатого года мы провели, с отцом на Большой Кокшаге и Волге занимались молевым сплавом леса. Однажды, борясь с затором бревен на крутой излучине реки, отец сорвался в воду. Я вовремя подоспел и вытащил его. После этого случая он твердо решил:

- Пойдем, Константин, в плотогоны.

Волга встретила нас разноязыкостью и пестротой одежды рабочего люда, гулом пароходных гудков, разнообразием грузов. Но больше всего бросалось в глаза обилие леса, поступавшего в волжские воды по левым и правым притокам. В устьях таких речушек делались из бревен заслоны в виде полукольца - своего рода ловушки для древесного потока. Там плотники вязали плоты.

Иные плавучие караваны были чуть ли не с версту длиной. Ладили их самые умелые и опытные специалисты: путь неблизкий, течение местами норовистое, русло не всегда ровно, да и ветры частенько ярили Волгу. Бревна для надежности крепились не веревками, не цепями, а гибкими лесинами; ярус накладывался на ярус, словно поленница, и тоже стягивался особой крепью; за первым звеном шло второе, третье - и так далее.

Сверху плот походил на длиннющий железнодорожный состав. К нему прикреплялись три-четыре лота (квадратные металлические чушки с выпуклыми формами) для замедления движения, якорь пудов в триста, по бокам вертикальные реи, выполнявшие роль рулей. Самым сложным механизмом управления в оснастке плота был ворот. Для бытовых нужд мастерили кошевушку.

И вот такое громоздкое, в несколько тысяч кубометров, сооружение с артелью плотогонов отправлялось вниз по Волге. Частенько бывало, что следом плыло по раздольной реке несколько плотов. На каждом пылал костер, над которым побулькивала уха в котле, слышались песни о волжском утесе, о челнах Стеньки Разина, "Дубинушка".

Плавный ход плотов по вольному течению, водный простор и свежесть ветра как бы вселяли в артельщиков ощущение относительной свободы, временной независимости от власть имущих. Плот становился крохотной мужицкой республикой со своим демократическим самоуправлением. Здесь владыкой был труд, не знающий принуждения: каждый работал на своем участке в меру необходимости.

Не всегда сплав проходил гладко. Старые плотогоны рассказывали об авариях на реке. Налетит шторм, волны расколошматят все древесное сооружение - и мужики терпят бедствие. А потом им снова приходилось по бревнышку собирать плот: хозяйское добро надо доставить в сохранности, иначе останешься без копейки, без куска хлеба, каторжный труд пропадет ни за понюх табаку...

На этот раз мы доставили лес до Царицына без особых осложнений. Экономя заработок, верст двести (от Волги до деревни Васькино) шли пешком. А там накупили подарков, наняли лихача и в тарантасе с шиком въехали в Боркино.

- Пусть богачи лопнут от зависти, - шутил отец, имея в виду урядника и лавочника, попа и старосту - всех деревенских толстосумов.

В семье наступил долгожданный праздник, длившийся несколько дней. Досыта ели хлеб и мясо, любовались обновками. Потом снова начали одолевать раздумья о работе, о завтрашнем дне, о суровой, голодной зиме.

В октябре шестнадцатого года я устроился лесорубом-возчиком в Царевококшайское лесничество. Топор и пила у меня были, а лошадь и сани дал хромой Арсентий за половинную долю будущего заработка. На второй повозке работал сын Арсентия - Иван. Лесная глухомань, дымные и неуютные балаганы, еда всухомятку, труд от зари до зари были мне уже знакомы по прошлой зиме.

Дикое, темное, беспросветное прозябание. И ат этой беспросветности лютым волком грызла душу тоска по простору, по людям, по настоящей жизни, отгороженной от нас злым царством сплошной валки леса. Ухали топоры, визжали пилы, со стоном падали деревья, кричали обездоленные птицы, в испуге разбегалось зверье.

Среди лесорубов и возчиков подспудно росло недовольство лесопромышленником. Мужики ворчали, ругались, недобрым словом поминали власть, несправедливо устроенный мир и высшего судью над ним. Наступила пора, когда революционное брожение перекинулось на деревню. В основном это был стихийный протест обездоленной бедноты против помещиков и кулаков...

Известно, что "стихийные взрывы при нарастании революции неизбежны"{4}, но мы лишь смутно догадывались о назревании больших политических событий, понаслышке знали о росте стачечного движения в больших городах, о волнениях в армии, о погромах и поджогах имений и хуторов. Лес держал нас в цепких объятиях неведения.

И все-таки до нас дошли пламенные призывы большевиков: "Долой войну! Долой царскую монархию!" А в конце зимы лесные дебри взбудоражило известие о падении самодержавия.

Время испытаний кончилось. Февральские события круто изменили мою жизнь. Обстановка заставила и меня, семнадцатилетнего юношу, глубже задуматься над своей судьбой. "Только город и производство помогут мне выйти на верную, прямую дорогу жизни". Так думал я, советуясь с отцом о выборе нового места работы.

Отец не противился, однако предложил пойти туда, где все было в какой-то мере знакомо, где еще не наблюдалось резкой грани между привычным плотницким трудом по найму и чисто рабочим производством. Таким местом являлось Звенигово с его судоремонтным заводом пароходства "Русь". Артели мастеровых крестьян-отходников соседствовали там с коллективами кадровых рабочих.

Прибыв в Звениговский затон, я уже не покидал его до самого ухода в армию. Отец же, душой и телом прикипевший к деревне, несколько раз возвращался в Бор-кино. Поправив дома хозяйственные дела, он снова приходил на Волгу.

Разтоголосый затон бурлил митингами и собраниями. "Царские власти были сметены, а буржуазия еще не могла применять насилие, поэтому массы пользовались широчайшей свободой слова и собраний"{5}. Ораторы говорили горячо и убежденно, да не все тогда было нам понятно. От обилия призывов и лозунгов голова шла кругом. Кому верить?

Мои товарищи, такие же малограмотные деревенские отходники, только дивились ораторской премудрости и о каждом выступающем одобрительно говорили: "Ну и голова!" Среди более устойчивых и развитых людей-кузнецов, литейщиков, клепальщиков и рабочих других специальностей - у меня еще не было друзей. Так и варился, что называется, в собственном соку, пока не познакомился с Ильёй Ивановичем Тутаевым, уроженцем соседней деревни Осиновка.

Семья Тутаевых жила далеко не бедно. Сам Илья и его отец были грамотными людьми, выписывали газеты, покупали книги. Тутаева-старшего величали громким прозвищем "социал-революционер", которого никто из окружавших меня односельчан не понимал. Здесь, в затоне, Тутаев-старший стал сразу заметной фигурой. Он активно выступал на собраниях, и мне иногда приходилось слышать ею.

Илья был невысок ростом, худощав, голубоглаз. Общительный по характеру, он быстро сходился с заводскими людьми. Слушая иных краснобаев, Тутаев иронически улыбался,

как будто знал нечто такое, что ставило его выше политической трескотни и лозунговой шумихи. Обо всем у него было свое, особое мнение. Он не шарахался из стороны в сторону, держался твердой линии. "Что за человек? нередко задумывался я. - Почему он не согласен со своим отцом социал-революционером?"

Илья был старше меня лет на десять, поэтому я считал неудобным напрашиваться на дружбу с ним. Сам же он не спешил откровенничать со мной, присматривался, иногда просил почитать газету плотникам, оповестить знакомых о собрании или митинге. Выполняя его поручения, я постепенно расширял круг знакомых, хотя артельщики не особенно одобряли мои поступки.

- Шляется малый, - ворчали они, - якшается с чужим людом.

...Летом 1917 года в стране происходил бурный рост профессиональных организаций рабочего класса. Фабрично-заводские комитеты объединяли рабочих предприятия независимо от их профессии. Илья Тутаев одним из первых среди знакомых мне людей вступил в профсоюз и прилагал немало усилий к тому, чтобы вовлечь в эту организацию других товарищей.

- Мы боремся за то, - разъяснял он, - чтобы работать только по восемь часов, а не с темна до темна.

- Но тогда нам и платить будут меньше, - возражали ему.

- Друзья мои, - продолжал Тутаев, - заводской комитет требует повышения заработной платы, установления контроля над производством.

А мужики твердили свое:

- Нечего байками заниматься, с бантами на сходки с обираться. Наше дело подработать деньжат - и по домам. Там, слыхать, начинается передел земли...

Одним словом, среди рабочих произошло какое-то раздвоение: одни разделяли убеждения Тутаева-младшего, другие - Тутаева-старшего. Только позже мне стало известно о соглашательской политике меньшевиков и эсеров которые, используя свое большинство в Советах, отдали государственную власть буржуазии и тем самым помешали выполнению коренных требований народных масс. Тогда же я не совсем понимал, кто прав, поэтому не знал, как поступить.

В прозрении моем решающую роль сыграл Илья Тутаев.

- Давно я присматривался к тебе, парень, - сказал он. - Нечего тебе делать в Боркино, оставайся в затоне и вступай в профсоюз. Не пожалеешь.

- Но ведь артель будет против.

- Ты самостоятельный человек, можешь и без артели решить, как быть и что делать.

Я поверил Тутаеву-младшему и не ошибся. Оказывается, Илья Иванович был членом большевистской партии и вместе с другими ленинцами проводил в жизнь линию, выработанную Владимиром Ильичом.

Когда я вступил в звениговскую организацию профсоюза работников водного транспорта Волжского бассейна, Тутаев стал уделять мне больше внимания, познакомил с молодыми рабочими, чаще давал поручения, постепенно приобщал к участию в общественной жизни затона.

Я знаю немало людей, которые долго и мучительно думали о том, куда пойти, какую сторону принять. "Гигантская мелкобуржуазная волна захлестнула все, подавила сознательный пролетариат не только своей численностью, но и идейно, т. е. заразила, захватила очень широкие круги рабочих мелкобуржуазными взглядами на политику"{6}.

К счастью, я не испытал такого длительного колебания. И не потому, что был политически развит, а, скорее, благодаря интуитивному чувству большой правды и благотворному влиянию рядового пропагандиста партии Тутаева-младшего.

- Меньшевики и эсеры, - объяснял Илья, - спекулируют на мелкобуржуазных настроениях. Благодаря этому они захватили большинство в Советах и многих профсоюзах, а теперь сдают позиции буржуазии. Временное правительство, тоже обманывая народ, стремится укрепить устои капитализма, продолжать разорительную войну, чего бы это России не стоило.

По словам Тутаева выходило, что соглашательские Советы - не настоящая рабоче-крестьянская власть, а Временное правительство - враг трудового народа.

- Кругом враги, - проговорил кто-то из тутаевских слушателей. - Как же быть, кто разберется в этом?

- Большевики во главе с товарищем Лениным, - твердо ответил Илья Иванович.

- А кто он, Ленин?

- Наш, волжский, из Симбирска. - И Тутаев рассказал о Владимире Ильиче все, что знал.

Вскоре до Звенигова дошли вести о I Всероссийском съезде Советов рабочих и солдатских депутатов, о грандиозной июньской демонстрации, о провале наступления войск Временного правительства на фронте, затем о разгуле контрреволюции и конце двоевластия.

Затон, бурливший более четырех месяцев, притих. Люди выступали теперь осторожнее, да и собраний стало меньше, вернее, их почти совсем не проводили. Тутаев ходил озабоченный, погруженный в какие-то думы, о которых знали,

может быть, только его самые близкие друзья. В артели никому не было известно о том, что он коммунист.

Укрепляя свои ряды, большевистская партия взяла курс на подготовку вооруженного восстания. "Подготавливая решающий удар по власти буржуазии, большевистская партия предостерегала массы от преждевременных выступлений. Большевики призывали к выдержке, дисциплинированности, разоблачали провокаторские призывы к разобщенным, неорганизованным действиям. Партия большевиков консолидировала армию социалистической революции, готовую разгромить контрреволюцию и установить власть Советов"{7}.

И вот грянул Великий Октябрь. Весть о победе революции облетела всю страну. Дошла она и до Звениговского затона. Нет слов, чтобы выразить торжество, охватившее судоремонтников. Вслед за воззванием "К гражданам России" появились первые декреты Советской власти - о мире, о земле и другие законы, отвечавшие извечным чаяниям народа, его кровным интересам.

Меня, моих товарищей по артели и заводу прежде всего интересовал вопрос: "А что будет у нас в затоне?" На этот вопрос ответил Илья Тутаев, выступивший в одном из собраний. Теперь он уже не скрывал своей принадлежности к большевистской партии.

- Завод будет нашим, и власть установим народную Советскую власть, сказал он. - Но без оружия, без борьбы нам не обойтись.

Вскоре заводскую администрацию действительно сменили. Директором стал Большаков, комиссаром - Смирнов. Их опорой во всем являлись коммунисты, члены профсоюза, передовые рабочие. Была создана военизированная охрана предприятия, установлено патрулирование для обеспечения порядка. Нести патрульную службу приходилось и мне. Всякий раз я старался попасть в смену вместе с Тутаевым, чтобы расспросить его о том, что меня интересовало. Илья Иванович охотно беседовал со мной о событиях в тылу и на фронте, о заводских делах. Теперь он чаще просил меня читать артельщикам газеты, разъяснять им смысл происходящих событий. Общение с коммунистами постепенно расширяло мой кругозор, выводило из артельной замкнутости.

Наряду с ремонтом пароходов и буксиров мы переоборудовали баржи для военных целей. В свободное время молодежь изучала стрелковое дело, которое могло пригодиться в любой момент, ибо в нашей округе, как и по всей стране, враги революции организовывали мятежи, антисоветские вооруженные выступления.

Не бездействовали враждебные силы и в Звенигово. Однажды

ночью они подожгли склад лесоматериалов. Огонь угрожал заводу. Пронзительный сигнал сирены позвал рабочих, в том числе и сезонников, на борьбу с пожаром. Комиссар Смирнов, который жил в одном доме с нашей артелью, крикнул:

- Плотники, надо спасать завод!

Топоры, лопаты, ломы, ведра - все пошло в ход. Огонь был настолько сильным, что нам не удалось спасти склад. Частично пострадали и некоторые заводские постройки. Однако цехи, производственное оборудование и другое ценное имущество мы отстояли.

Диверсионные акты, контрреволюционные мятежи и восстания, о которых звениговпы узнавали из устных рассказов и газетных сообщений, были выражением ненависти ярых противников Октября, проявлением жестокой классовой борьбы, связанной с началом гражданской войны и иностранной военной интервенции.

Как известно, еще в декабре 1917 года была образована Всероссийская коллегия по организации и формированию Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Она координировала деятельность местных советских организаций по созданию частей РККА, учету военных формирований, руководя их обучением, по обеспечению войск вооружением, всеми видами довольствия и санитарно-медицинскому обслуживанию. Затем эти функции взял на себя Всероссийский главный штаб при Народном комиссариате по военным делам. Чтобы не возвращаться к этому вопросу, напомню, что в сентябре 1918 года Всероглавштаб был подчинен Реввоенсовету Республики, а в феврале 1921 года слит с Полевым штабом Реввоенсовета Республики и преобразован вместе с последним в единый Штаб РККА (с 1935 года-Генеральный штаб).

Большую роль в подготовке к строительству массовой регулярной армии на основе обязательной воинской повинности сыграли волостные, уездные, губернские и окружные военные комиссариаты, созданные в апреле 1918 года. А уже через три месяца началась мобилизация трудящихся от восемнадцати до сорока лет. Объявили ее и в пашей Вятской губернии. Часть населения зачислялась в невооруженные команды тылового ополчения, которые использовались на всякого рода оборонительных работах.

К лету восемнадцатого года из газетных сообщений нам стало известно о создании продовольственно-реквизиционных отрядов в Вятской губернии. Они формировались в Курской, Тамбовской, Воронежской и других губерниях. Отряды сыграли большую роль в обеспечении Красной Армии и голодающих районов хлебом, в вооруженной борьбе с контрреволюцией.

Отдельные кадровые рабочие и сезонники Звениговского затона тоже были мобилизованы, однако судоремонтные и другие работы не свертывались, а, наоборот, расширялись. Особенно это заметно стало после того, когда вспыхнул мятеж чехословацкого корпуса, подготовленный империалистами Антанты. Для борьбы с мятежниками, поддержанными белогвардейцами и кулачеством, был создан Северо-Урало-Сибирский фронт во главе с командующим Р. И. Берзиным. Спустя некоторое время его отряды были сведены в 3-ю армию Восточного фронта.

Огонь мятежа охватил Томск, Челябинск, Омск, Пензу, Самару, с низовьев Волги шел к Казани, Царевококшайску и Звенигову. В затоне объявили военное положение. Часть судов, входивших в состав Волжской военной флотилии, приходилось ремонтировать и переоборудовать для ведения боевых действий специалистам нашего завода. Артель, в которой я работал, прикрепили к команде парохода "Ориноко". В соответствии с корабельным расчетом меня назначили подносчиком патронов к пулемету.

Воина полыхала рядом. В Царевококшайской округе, как мне стало известно впоследствии, против мятежников дрались Новгородский Коммунистический и Первый Латышский революционные полки, в устье волжского притока (река Казанка)- отважные матросы-балтийцы Николая Маркина... Естественно, в этих условиях заводская молодежь рвалась в бой.

В самом начале сентября мне довелось быть свидетелем общезаводского митинга, на котором Смирнов зачитал извещение ВЦИК о покушении на Владимира Ильича Ленина. "...Тов. Ленин... - говорилось в нем, - выступал перед рабочими завода Михельсона в Замоскворецком районе г. Москвы. По выходе с митинга т. Ленин был ранен...

Призываем всех товарищей к полнейшему спокойствию, к усилению своей работы по борьбе с контрреволюционными элементами.

На покушения, направленные против его вождей, рабочий класс ответит еще большим сплочением своих сил, ответит беспощадным массовым террором против всех врагов революции..."{8}.

Участники митинга пришли к единодушному мнению:

всеми доступными средствами бороться с противниками партии большевиков, с предателями великого дела Октября. Боркинские артельщики тоже искренне выражали негодование по поводу злодейства правых эсеров, наймитов иностранных империалистов.

Вслед за извещением ВЦИК газеты публиковали письма,

постановления и обращения партийных и профсоюзных организаций, рабочих, солдат и крестьян. Вот что говорилось в обращении войск Восточного фронта, опубликованном в "Правде" 3 сентября 1918 года:

"Раны Владимира Ильича-наши раны. Его физическая боль жжет огнем наши сердца больнее, чем вражья пуля. С этого момента мы стали еще... беспощаднее к дерзкому врагу... Девятым валом пролетарского гнева мы смоем его с лица земли вместе со всеми его прислужниками..."

Ежедневно просили меня земляки читать сообщения о состоянии здоровья Ленина, о том, "что будет с супостатами", посягнувшими на жизнь вождя. И когда они узнали, что ранение не смертельно и что Совет Народных Комиссаров принял постановление "О красном терроре", облегченно вздохнули.

Мы единодушно решили помогать родной власти прежде всего трудом. Работали столько, сколько нужно было в интересах фронта, в интересах Волжской военной флотилии. В ее состав, как впоследствии стало известно, входили 6 миноносцев, 15 вооруженных пароходов, в том числе No 5 ("Ваня"), No 6 ("Добрый"), No 7 ("Ташкент"), "Лев", "Ольга". Суда, отремонтированные в затоне, уходили вниз по реке; их экипажи принимали участие в боях с врагом в районе Казани. Затем они возвращались в Звенигово, и мы заделывали пробоины в бортах, заменяли обгоревшую оснастку.

Между тем "Ориноко" тоже был восстановлен и готов к новым боям. Его команда получила разрешение на выход из Звенигово. В составе экипажа числились я и несколько моих сверстников. Мы в буквальном смысле слова не чувствовали палубы под ногами, жаждали любого поручения и, получив его от старших, ревностно выполняли.

Вскоре "Ориноко", казавшийся мне грозным плавучим бастионом, подошел к Казани. Над городом плавали грязно-серые дымы, метались языки пламени, взвивались султаны взрывов. Думалось, что пройдет еще несколько минут - и мы вступим в схватку с ненавистным врагом. Но Казань была уже освобождена частями Красной Армии. Вместе с десантом, высаженным 10 сентября ночью, мы приняли участие в тушении пожаров и ликвидации других последствий хозяйничания белогвардейцев. Боролись с огнем и экипажи тех судов, которые находились в арьергарде Волжской военной флотилии.

Бои схлынули на юг и юго-восток. Вслед за Казанью был освобожден Симбирск, затем начался блестящий рейд южно-уральских отрядов во главе с В. К. Блюхером. Газеты "Правда" и "Известия ВЦИК" от 12 сентября 1918 года опубликовали текст

приветствия В. И. Ленина Красной Армии по поводу взятия Казани. Владимир Ильич писал об этой победе: "Пусть служит она залогом, что союз рабочих и революционных крестьян разобьет до конца буржуазию, сломит всякое сопротивление эксплуататоров..."{9}.

А в связи с освобождением Симбирска Ленин телеграфировал Пензенскому губисполкому и Реввоенсовету армии: "Взятие Симбирска - моего родного города есть самая целебная, самая лучшая повязка на мои раны. Я чувствую небывалый прилив бодрости и сил. Поздравляю красноармейцев с победой и от имени всех трудящихся благодарю за все их жертвы"{10}.

Вслед за отступавшей белогвардейской флотилией устремились миноносцы "Прыткий" и "Ретивый". Однако у Нижнего Услона и Ключищ их по ошибке обстреляли наши береговые батареи, которые не были заранее ознакомлены с замыслом вышестоящего командования и не получили никакого предупреждения. Миноносцы вернулись обратно и вместе с другими военными кораблями флотилии, где чрезвычайным комиссаром был Н. Г. Миркин, направились вверх по Каме, куда ушли белогвардейские суда. А экипажу "Ориноко" было приказано возвратиться в Звениговский затон.

Назначенный, на случай тревоги, подносчиком патронов на корабле, я по-прежнему работал плотником, по теперь уже не в боркинской артели, которая незаметно распалась, а на восстановлении пострадавших от пожара цехов и других помещений.

В это время еще бушевал эсеро-белогвардейский мятеж на Ижевском и Боткинском заводах Вятской губернии. Опасаясь, как бы пламя его не перекинулось к нам, мы все время были начеку. К неспокойным районам но железной дороге Казань-Агрыз потянулись воинские эшелоны, и в ноябре 1918 года войска под руководством командарма 2 В. Н. Шорина в основном ликвидировали мятеж.

Бои в нашей округе на время утихли, но в марте

1919 года возникла новая, более серьезная опасность - угроза колчаковщины. К середине апреля белогвардейские войска вышли на линию Бугульма - Белебей Стерлитамак - Бугуруслан. Казалось, теперь гражданской войне не будет конца.

- В тяжелое время мы живем, - заметил Илья Иванович Тутаев в беседе о положении на Восточном фронте, - но впоследствии это время и борьбу народа, возглавляемую партией, будут славить, а сыновья и внуки ваши станут завидовать дедам и отцам, которые отстаивали завоевания Октябрьской революции.

Смирнов и Тутаев сообщили рабочим судоремонтного завода

о широкой мобилизации коммунистов, которая проводится в целом ряде губерний, об усилении партийной работы в деревне. В "Известиях губисполкома Вятского Совета рабочих и крестьянских депутатов" от 19 декабря 1918 года был опубликован материал о Третьей Вятской губернской конференции РКП (б). В нем, в частности, говорилось: "...Задача наших партийных организаций в деревне заключается в отделении деревенской бедноты и средних крестьян от кулачества, поэтому наши партийные ячейки в деревне должны вести борьбу с засильем кулаков в Советах и комитетах бедноты, в строгом контроле партии над сельскими исполкомами и в реорганизации их и в проведении в них коммунистов..."

Руководители заводской партийной ячейки, в том числе комиссар Смирнов и активист Тутаев, заботились о росте численности коммунистов в Звениговском затоне, но делали это без спешки, не допуская огульного приема в партию. Я испытал это на себе.

Выше уже говорилось о том, что он продолжительное время поручал мне несложные задания, в процессе выполнения которых я приобретал первые навыки общественной работы. Во время тушения пожара в затоне и хождения на "Ориноко" в Казань Тутаев, вероятно, тоже проверял мои личные качества. И только уже потом меня записали в число сочувствующих партии.

С осени восемнадцатого года Илья Иванович стал еще более внимательно относиться ко мне. Выражаясь современным языком, он начал активно готовить меня к вступлению в РКП (б): популярно разъяснял устав и программу партии, беседовал о событиях внутри страны и за ее пределами, рассказывал о роли рабочего класса и его боевого авангарда, следил за тем, регулярно ли я читаю газеты и правильно ли понимаю то, о чем в них сообщалось,

И вот настало время, когда товарищи приняли меня в ряды Российской Коммунистической партии (большевиков). Это было 24 февраля 1919 года. Поздравляя, комиссар Смирнов сказал мне:

- Запомни, товарищ Вершинин, самый яркий день в твоей жизни - день великого приобщения к партии Ленина.

Глава вторая. На службе военной

Шла весна девятнадцатого года. После VIII съезда ПШ(б), решения которого мобилизовали трудящихся на борьбу за свободу и независимость Советской страны против белогвардейцев и иностранных интервентов, все, кто был способен носить оружие, уходили в Красную Армию. Мобилизации подлежали и юноши моего возраста, однако на все просьбы направить меня в армию неизменно следовал отказ.

Администрация примерно так мотивировала свое решение:

- Завод не может остаться без рабочих, здесь тоже своего рода фронт трудовой.

Тогда я обратился за помощью к Илье Ивановичу Тутаеву. Выслушав меня, он совершенно неожиданно предложил:

- Вот что, Константин, уезжай в свое Боркино. Оттуда легче попасть в армию: там не дают бронь плотникам.

Нет нужды говорить о том, как благодарен я был своему старшему товарищу и наставнику.

...Снова встретиться с Ильёй Ивановичем мне довелось не скоро - уже после гражданской войны. К тому времени он переехал в Москву и работал начальником гужевого транспорта одного из районов. О многом поговорили с ним, вспомнили прошлое, помечтали о будущем.

- Очень рад, Константин Андреевич, что ты стал кадровым военным, - одобрил мой выбор Тутаев. - Армия нам нужна. Крепкая народная армия.

Я в свою очередь поблагодарил Илью Ивановича за добрые советы и помощь, которую он оказал мне в Звениговском затоне.

Весь этот разговор произошел несколько лет спустя. А тогда, в конце мая 1919-го... Возвратившись вместе с отцом в Боркино, я сразу же направился в деревню Притыкино, где находилось волостное управление, узнать о сроках призыва в армию. Там сказали, что девятисотый год уже подлежит мобилизации, что в скором времени меня вызовут.

Действительно, в начале июня мне пришла повестка. Сборы заняли немного времени. Посидел перед дорогой с минуту, простился с родными, вскинул котомку с харчами за плечи - ив путь. Прощай, родное Боркино!

В соседней деревне Въезжево жил мой одногодок Семен Цыпленков. Он тоже призывался в армию. Отец его и отвез нас на подводе в Яранск. Там из нас, новобранцев, военкомат скомплектовал команду, и мы поездом отправились в Симбирск, в запасной пехотный полк. Так я стал красноармейцем.

Часть наша стояла на окраине города, в Конной слободе, неподалеку от реки Свияги. Красноармейцы жили в частных домах - по два-три человека. Летнее, теплое время позволяло спать не в душных и тесных квартирах, а под открытым небом или в сарае на сеновале.

Первое время мы носили свою одежду. Потом нам выдали летнее обмундирование, сшитое из бельевого полотна зеленого цвета. Питание было скудным: триста граммов хлеба, пшенный суп без мяса да вобла - вот и весь дневной рацион.

Связь армии с трудящимися, с народным хозяйством была

постоянной и тесной. Несколько наших подразделении, например, убирали хлеба в окрестных сельских районах, остальные-каждую субботу работали на пристани и железнодорожной станции: разгружали дрова, уголь, строительные материалы.

Мало-помалу вчерашние новобранцы стали привыкать к воинским порядкам, дисциплине. Знали, что пребывание в запасном пехотном полку-всего лишь начальный этап нашей армейской жизни. А затем придется идти на фронт, воевать с белогвардейцами. Вот почему мы, не жалея сил, изучали винтовку, гранаты, станковый пулемет и другое оружие.

Командиры обучали нас строевой и тактической подготовке, знакомили с основами военной топографии, выводили в поле на практические занятия, где мы приобретали навыки в стрельбе, окапывании, маскировке, познавали азы оборонительного и наступательного боев. Бывало, семь потов сойдет с тебя за день, кажется, вот-вот свалишься с ног, а все же, возвращаясь в Конную слободу, держишься молодцом и песню поешь вместе со всеми. А как же иначе? Ведь со стороны народ смотрит: вот они, бойцы Красной Армии, гроза белогвардейцев и заморских буржуев!

Должен сказать, что многие из моих сослуживцев, призванные в армию из деревни, либо совсем были неграмотными, либо умели только расписываться и читать по слогам. Таким людям с большим трудом давалась армейская наука. К ним обычно прикрепляли более грамотных бойцов.

Тяга к знаниям у красноармейцев была большая. С огромным интересом слушали они беседы командиров и политработников, доклады политического комиссара полка Александра Терлецкого, агитаторов и чтецов, радовались каждому сообщению о победе Красной Армии на фронте, об успехах тружеников города и деревни. Большую роль в повышении сознательности молодых бойцов играли кружки по ликвидации неграмотности. Человек как бы прозревал и уже по-другому смотрел на окружающий его мир, трезво судил о происходящих в стране и за рубежом событиях.

С первых же дней пребывания в полку меня как члена партии, имеющего начальное образование, назначили агитатором. Я читал красноармейцам газеты, иногда делал короткие тематические обзоры, разъяснял решения партийной ячейки, направленные на укрепление дисциплины и повышение военных знаний, проводил беседы у карты о положении на фронтах гражданской войны.

Для более успешного проведения воспитательной работы в подразделениях создали небольшие походные библиотечки.

Литературы в них было мало, поэтому комиссар порекомендовал мне установить связь с культурно-просветительными учреждениями города. Воспользовавшись советом, я побывал в народной библиотеке Симбирска, в "Пролеткульте". К моей просьбе пополнить фонд красноармейских библиотечек политической и художественной литературой отнеслись благожелательно.

Торопливо бежали дни учебы в маршевых ротах запасного полка. Новички, вначале робкие и неумелые, постепенно приобретали знания и навыки, необходимые для бойцов Красной Армии. Однополчане все чаще стали поговаривать о предстоящей отправке на фронт.

- Там доучимся, - добавляли они, - день войны равен месяцу учебы.

Особенно бодрое, патриотическое настроение царило среди запасников в те дни, когда по городу проходила какая-нибудь часть, возвращавшаяся с фронта для отдыха или на деформирование. Закаленные в боях красноармейцы шли с развернутым знаменем и песней. Горожане высыпали на улицы и любовались суровым строем фронтовиков, испытавших на себе все тяготы и лишения войны. Вот так же дважды возвращался с поля боя личный состав симбирских курсов красных командиров, вызывал у нас чувство восхищения и желание самим побывать в настоящем деле.

Ближе к осени начали наконец отправлять на фронт и маршевые роты вашего полка. Как завидовали уходящим оставшиеся красноармейцы! Редко можно было встретить человека, стремящегося отсидеться в тылу. Высокий моральный дух, царивший среди бойцов, являлся результатом целеустремленной партийно-политической и агитационно-пропагандистской работы в армии. На этой ниве много и плодотворно потрудились прежде всего военные комиссары и коммунисты.

Вместе со своими сослуживцами по роте я вот-вот должен был отправиться в действующую армию. Однако неожиданное обстоятельство отодвинуло этот срок еще на девять месяцев. Дело в том, что в часть поступила разнарядка, в соответствии с которой несколько человек направлялись на курсы краскомов.

- Хочешь учиться? - спросил меня комиссар полка. Признаться, это предложение было неожиданным. Во-первых, я не собирался быть кадровым военным, сам ве думал об этом, с друзьями не говорил и с родителями не советовался. Во-вторых, у меня было недостаточное образование, чтобы избрать предлагаемый путь. И, в-третьих, как же быть с фронтом, о

котором столько мечтал?

Вопросы не праздные, не шуточные, они касались моей дальнейшей судьбы, принятие решения означало крутой поворот в жизни.

Я попросил разрешения подумать. На другой день комиссар снова пригласил меня на беседу.

- Ты, Вершинин, коммунист, - говорил он, - сам проявил способности в изучении военного дела и активно помогал мне в воспитании сослуживцев. Кого же, как не тебя, посылать на курсы? Красной Армии сейчас нужны свои, советские командиры - выходцы из рабоче-крестьянской среды. После войны ты сможешь продолжить военное образование. Перед тобой откроются широкие перспективы.

Обдумав все как следует, я согласился с комиссаром, хотя мне очень не хотелось расставаться с товарищами, уходившими на фронт. С некоторыми из них, к сожалению, не довелось проститься. Эпидемия тифа, вспыхнувшая среди голодающего населения Поволжья, перекинулась и на воинские части. Не один десяток бойцов вырвала эта болезнь и из нашего полка. Умер и мой земляк Семен Цыпленков, с которым мы призывались в армию, вместе служили и мечтали о том, как сложится наша дальнейшая армейская жизнь...

Пехотные курсы красных командиров, созданные на учебно-технической базе прежнего кадетского корпуса, находились в том же городе, неподалеку от Венца вершины холма, круто обрывающегося у свияжского берега. Курсы возглавлял бывший царский генерал Лютов, воспринявший Октябрьскую революцию как рождение новой России, России народной, за которую многие десятилетия боролись лучшие ее сыны, начиная с декабристов. Он был человеком эрудированным, обладал хорошими организаторскими способностями и педагогической культурой. Выделялся Лютов и своим внешним видом: всегда подтянут, не по возрасту строен, аккуратно одет. Именно этими качествами, а также вежливостью, тактичностью снискал он уважение среди командиров и курсантов, завоевал высокий авторитет военачальника.

Комиссар курсов Штейман был худощав, подвижен и весьма общителен. Он умел вовлечь в беседу даже человека по природе неразговорчивого, самые сложные политические вопросы излагал просто, понятно и для вчерашнего малограмотного крестьянского парня. А на митингах и собраниях Штейман выступал с такими воодушевляющими речами, что слушатели невольно проникались идеей, которую он пропагандировал. Убежденность, страстность и взволнованность комиссара органически сливались с

пунктуальностью и выдержкой Лютова, дополняли их. Из других старших начальников мне особенно запомнились командир батальона Балабанов и преподаватель Картянович. Ниже я скажу о них несколько слов.

По условиям быта, внутреннему распорядку и организации учебы курсы заметно отличались от запасного полка. Курсанты жили в благоустроенной казарме, учебные классы были хорошо оборудованы, имелись богатая библиотека и клуб, столовая. Правда, питание здесь мало чем отличалось от красноармейского.

Встретили нас приветливо, радушно. Прежде всего рассказали, что курсы являются одним из учебных заведений, где для молодой Красной Армии готовятся командирские кадры. Напомнили содержание речи В. И. Ленина на митинге, посвященном Дню красного офицера (24 ноября 1918 года). Владимир Ильич говорил: "...Только красные офицеры будут иметь среди солдат авторитет и сумеют упрочить в нашей армии социализм. Такая армия будет непобедима"{11}.

Затем в общих чертах нам рассказали, каким должен быть командир Красной Армии. В качестве примера назвали воспитанников наших Симбирских пехотных командных курсов, отличившихся в бою с белогвардейцами под Воронежем, у станции Лиски. Они проявляли массовый героизм, подвиг отряда курсантов отмечен орденом Красного Знамени.

Нам выдали обмундирование. В гимнастерках, шароварах, шлеме со звездой и ботинках с обмотками курсанты преобразились. Форма делала их стройнее, обязывала быть аккуратнее, дисциплинированнее.

К занятиям приступили сразу же, не теряя драгоценного времени: за девять месяцев предстояло освоить обширную учебную программу, совершить большой скачок - от рядового красноармейца, отвечающего лишь за свои действия и поступки, до командира взвода, а то и роты, под началом которого будет не один десяток бойцов. Честно говоря, поначалу трудно было представить, как произойдет это превращение вчерашнего лесоруба, молевщика, плотника в красного командира. Однако не зря же поется в песне: "Вышли мы все из народа..."

Вероятно, мои слова воспримутся очень по-современному, но все-таки я скажу: нас учили тому, что необходимо на войне. Еще гремели боями фронты, и земля наша, терзаемая свирепой белогвардейщиной и алчной интервенцией, пылала в огне. Так чему же нас было учить, как не искусству вооруженной борьбы с врагами Отечества? Разумеется, сегодняшнее толкование этой фразы гораздо глубже, а ее значение намного многограннее. Но первооснова остается та же: простые люди, дети трудового народа

овладевали военными знаниями, чтобы лучше защищать Родину.

Не было у нас тогда другого оружия кроме пулемета, винтовки, сабли и гранаты. Поэтому мы стремились освоить его так, чтобы не посылать мимо цели ни одной пули, чтобы умело вести не только огневой, но и рукопашный бой.

- Кончились патроны - действуй штыком, - учил нас преподаватель Картянович. - Сломался штык - глуши врага прикладом. Приклад раздробился души противника руками. Ранены руки - зубами вгрызайся в горло.

Он, этот бывший царский офицер, в совершенстве владел всеми видами оружия, великолепно знал приемы одиночного и тактику группового боев, артистически подавал команды. Выйдет, бывало, перед рассредоточенным строем и громким, певучим голосом командует:

- Вперед - коли! Назад - коли! Вперед прикладом - бей! От кавалерии закройсь!

И курсанты действовали винтовками расчетливо, расторопно - только мелькали штыки и приклады.

Стрелковое оружие мы, соревнуясь между собой, разбирали и собирали с завязанными глазами. Эти тренировки были не прихотью командиров, а необходимостью: мало ли в каких условиях придется воевать. Скажем, ночью. Не разжигать же костер, чтобы устранить неисправность? А бывали случаи, рассказывали нам, когда раненые бойцы с повязкой на глазах вели огонь из окопов или в цепи.

Нередко выходили мы в поле, где совершали марш-броски с полной выкладкой, ползали по-пластунски, рыли окопы, резали проволочные заграждения, "воевали" рота с ротой - делали десятки других солдатских дел, которые могли пригодиться в настоящем бою. Если раньше, когда я служил в запасном полку, действовать приходилось за одиночного бойца, то на курсах нам постепенно прививали командирские навыки. На войне случалось, что красноармеец поднимал подразделение в атаку, а взводный водил в бой полк.

Особое внимание уделялось изучению уставов - своду основных законов воинской службы. От нас требовалось не только формальное знание уставных положений, но и правильное, творческое их понимание. Ведь в будущем мы сами должны стать воспитателями бойцов, а наставник обязан уметь довести до сознания каждого исполнителя все требования уставов.

Как-то зимней ночью загорелось здание городского отдела народного образования. Поднятые по тревоге, курсанты быстро ликвидировали пожар. Шкафы, столы, стулья и другое ценное имущество, вынесенное на улицу, надо было охранять. Часовым

поставили меня. Прошел час, второй - нет смены. Одежда на мне была легонькая - шинелишка, обувь тоже не по сезону - ботинки с обмотками, ну и рукавицы, понятно, не меховые. А мороз такой, что даже штык заиндевел. Однако стою на часах, хотя зубы выбивают чечетку, а ноги, кажется, пристыли к ботинкам. Наконец смена пришла.

- Жив? - спрашивает разводящий.

- Ы-ыв... - выдавил я непослушными губами.

За образцовое выполнение обязанностей часового мне объявили благодарность.

Помимо практических занятий мы изучали основы военной теории, тактику, политграмоту и другие дисциплины. Нас знакомили с основными решениями партии и правительства, постоянно информировали о положении на фронтах. В свободное от занятий время, которого было не так уж много, читали газеты, книги, участники коллектива художественной самодеятельности выступали с концертами в клубе, в красноармейских госпиталях, а также в городе или окрестных селах. Не забывали и спорт.

Почти каждую неделю, как и в запасном полку, устраивались коммунистические субботники. Чаще всего курсанты разгружали вагоны с дровами или углем, помогали железнодорожникам ремонтировать транспорт, рабочим - налаживать производство.

В начале учебы на курсах был такой случай. Ночью наш батальон подняли по тревоге. Комбат Балабанов объяснил, что у пристани Нижняя Часовня терпит бедствие баржа с хлебом и что мы должны во что бы то ни стало ее спасти.

- Хлеб сейчас дороже золота, - сказал он. - В нем остро нуждаются рабочие Москвы. Не допустим потери ни единого грамма!

Среди нас не было такого человека, который бы не знал цены хлебу, ибо росли мы и воспитывались в трудное время крестьянского безземелья, нужды и голода. А теперь, во время гражданской войны, когда сотни тысяч хлебопашцев были оторваны от земли, когда кулачество и другие контрреволюционные элементы саботировали поставку и продажу хлеба, когда Республика Советов находилась в блокаде, большинство трудящихся городов испытывали особые трудности. Сознавая все это, курсанты с чувством личной ответственности за спасение "золотой баржи" устремились к пристани.

Баржа и в самом деле находилась на грани гибели.

- За мной, товарищи курсанты! - подал команду Балабанов и первым бросился по скользкому крутому берегу к ледяной воде.

Одни насыпали мешки зерном, другие носили их к железнодорожному пути, третьи грузили в вагоны. Это была

самоотверженная, дружная работа. Такую слаженность, такой темп мне доводилось видеть редко - разве лишь в борьбе с заторами на реке во время лесосплава да с пожарами в Звениговском затоне, Казани и Симбирске.

Мы промокли до нитки, устали до изнеможения, но ни единого грамма хлеба не отдали воде. "Золотая баржа" была спасена, и ее поклажа отправлена московским рабочим. Заслуга в этом прежде всего комбата Балабанова, четко организовавшего ночной аврал и подавшего личный пример курсантам.

За учебными буднями, полными напряжения, прошла зима. Курсанты заметно мужали, жадно овладевали знаниями, памятуя наказ Владимира Ильича Ленина, учились "военному делу настоящим образом". Тон во всем- в учебе, дисциплине, общественной работе - задавали коммунисты. К тому времени я еще глубже осознал, к чему обязывает звание члена РКП (б), поэтому использовал даже малейшую возможность для того, чтобы оправдать оказанное мне доверие - стать в ближайшем будущем красным командиром.

На основе решений VIII съезда РКП (б) весной 1919 года проводилась перерегистрация коммунистов, Состоялась она и в нашей партийной ячейке. Это была борьба за чистоту большевистских рядов. Товарищи единодушно оказали мне доверие, что еще больше воодушевило меня, придало сил для успешного окончания учебы.

Нет смысла рассказывать о других подробностях нашей девятимесячной учебы. Важно то, что к лету двадцатого года, когда основным очагом гражданской войны стал Западный фронт, когда буржуазно-помещичья Польша и барон Врангель, вдохновляемые и поддерживаемые империалистическими акулами Антанты, пытались нанести сокрушительный удар по Советской республике, на Симбирских пехотных курсах состоялся очередной выпуск краскомов.

538-я маршевая рота, командиром которой меня назначили, входила в состав 14-го запасного полка и дислоцировалась в районе Дорогобужа. Направляясь к месту службы, я испытывал двоякое чувство. Было приятно, что мне сразу доверили сравнительно большой воинский коллектив, в то время как многие сокурсники получили должности на ранг ниже. Вместе с тем тревожила мысль, что и теперь, после окончания курсов, придется служить в запасных войсках Западного фронта, а не воевать с врагом.

Вот с таким настроением я и прибыл в свое подразделение. В роте насчитывалось около трехсот красноармейцев, в большинстве пожилые люди. В сравнении с ними я выглядел

очень молодо. "Попробуй-ка, - думалось, - заслужи доверие и командирский авторитет среди таких дядек. Каждый в отцы годится..."

Ближайшая задача состояла в том, чтобы в кратчайший срок подготовить этих ратников второго разряда к действиям в условиях фронта. В беседе с ними я рассказал о своей крестьянской жизни, о плотницкой работе, о службе и учебе в Симбирске.

- Чего там, - понимающе закивали бойцы, - наш, от земли.

Отыскав вот этот ключ к мужицким сердцам, я сообщил, чем надлежит заниматься роте, что должен освоить каждый боец и какое важное дело - участие в вооруженной борьбе за родную землю и власть - предстоит впереди...

Несколько труднее было строить взаимоотношения с двумя подчиненными мне полуротными командирами из бывших офицеров. Оба хорошо знали свое дело и, разумеется, имели более высокое образование, чем я. И вот однажды в шутку, а может и всерьез, они решили проверить нового краскома:

- Как насчет преферанса?

Не зная значения этого слова, я почувствовал, однако, какой-то подвох в вопросе и, не растерявшись, ответил:

- Насчет преферанса решим чуть позже. Полуротные озадаченно переглянулись. И как только они ушли, я спросил штабного писаря, длительное время вращавшегося в офицерской среде, что такое преферанс.

- Игра в карты, - объяснил он. - Их благородия, бывало, развлекались...

На следующий вечер бывшие офицеры опять ко мне:

- Так как же с преферансом?

- А вот как, - говорю им. - Не время сейчас, товарищи командиры, перекидываться в картишки. Да и вообще не следует эту старую и дурную привычку перетаскивать в новую армию. Кстати, чем сейчас занимаются ваши люди? Не знаете? А следовало бы знать: к боям готовимся.

Смутились мои помощники:

- Извините, товарищ командир роты.

- В таких случаях можно и по имени-отчеству, - напомнил я. - Зовут меня, как вы знаете, Константином Андреевичем.

Впоследствии я сблизился с полуротными командирами. Вежливости и такту нас учили на курсах краскомов. Частенько предметные уроки этики давал сам Лютов, вращавшийся в среде лучших представителей русской армии. Был в роте и политический руководитель - политрук, много сделавший в области воспитания красноармейцев.

Занятия мы строили примерно по такому же принципу, как в Симбирском пехотном полку. Скидок на более почтенный возраст бойцов не делали, ибо перед лицом войны все равны - и безусые юноши, и зрелые мужи. Полуротные командиры учили подчиненных на совесть. Они придерживались золотого правила: кто оружием умело владеет, тот врага одолеет.

Следует заметить, что в период подготовки 538-й маршевой роты к отправке на фронт мы испытывали большие трудности. У нас не хватало винтовок и боеприпасов, форменного красноармейского обмундирования и постельных принадлежностей, медикаментов и продуктов питания. Люди нередко заболевали, их приходилось помещать в неблагоустроенные и переполненные госпитали. И все же основная задача была решена, и в начале октября 1920 года мы получили приказ об отправке на фронт, в район города Лида.

Как только об этом стало известно бойцам, ко мне обратилась группа красноармейцев - уроженцев Псковщины - с просьбой разрешить им "по пути" заехать домой, чтобы повидать семьи, а заодно и "прихватить харчишек". "По пути" - это крюк в несколько сот километров. А привезут ли псковитяне "харчишек" - тоже вопрос. Но самое главное - возвратятся ли они сами?

- Сколько же вас? - спросил я старшего из ходатаев.

- Шестьдесят душ, - ответил тот, совершенно не обращая внимания на мою растерянность или попросту не замечая ее.

"Это же двадцать процентов личного состава роты, - не без тревоги подумал я. - А ну как не вернутся? Не сносить мне тогда головы..." Желание по-человечески понять просьбу отцов семейств и помочь им боролось с чувством ответственности за судьбы этих людей, за боеспособность роты. И тогда я спросил самого себя: "А ты бы подвел командира, соратников своих, если бы сам находился в их положении?" Утвердившись в противном, принял решение удовлетворить просьбу псковитян. Не они ли говорили два-три месяца назад: "Чего там. Наш, от земли"? Такие не должны лицемерить, такие не подведут.

Рота направилась в Лиду, а шестьдесят человек - на Псковщину. Дорога была трудной, беспокойной. В пути мною снова овладело сомнение в правильности принятого решения. Помимо этой тревоги стала мучить другая: от недоедания и плохих санитарных условий несколько красноармейцев заболели, пришлось оставить их в госпитале, чтобы не допустить повального заболевания.

Наконец наш эшелон подошел к месту назначения. Каково же было мое удивление, когда на вокзале я увидел псковитян! Они даже посвежели, побывав на родине.

- Так что, товарищ командир роты, все шестьдесят душ налицо, - доложил старший группы отпускников.

- Как же вы успели? - не переставал я дивиться. - Ведь вам в два раза дальше ехать, чем от Дорогобужа до Лиды.

- Командир за всех, а все - за командира, - изрек бородач солдатскую мудрость и, улыбнувшись, добавил: - Харчишек вот привезли, посмотрите. Не каждый сам себе - на обчий стол.

Псковитяне расступились, и перед моими глазами, словно из-под земли, выросла гора мешков и узлов с сухарями и другими крестьянскими припасами. И тогда я еще раз убедился в том, что доверие к подчиненным должно быть одной из непременных черт командира Красной Армии.

В соответствии с приказом прибывшая из Дорогобужа рота вливалась в состав 49-го стрелкового полка 6-й стрелковой дивизии. Разыскав командира части Оскара Михайловича Торфа, я доложил ему как положено о себе и своем подразделении.

- Сколько, говорите, у вас людей? - переспросил Торф.

- Двести пятьдесят в строю, остальные в госпиталях...

- Голубчик! - воскликнул он. - У меня в полку всего-навсего две с половиной сотни штыков. Вы молодец! Теперь у нас вдвое больше бойцов.

Разместив роту на отведенных ей позициях, я прежде всего принялся за изучение района предстоящих боевых действий. К северу от Лиды тянулась Ошмянская возвышенность, к востоку - Минская; с юга к городу подступала Неманская низменность, за которой виднелись Новогрудские и Волковысские высоты, а с запада простиралась Гродненская пуща.

Вскоре в подразделение прибыл командир полка. Завязалась беседа.

- Оружия у нас маловато, Константин Андреевич, - сказал он.

- Маловато, - подтвердил я. - Но солдат силен ое одним оружием.

Торф с любопытством посмотрел на меня: чем же, мол, еще сильны твои бойцы?

- Есть такое понятие - моральный дух, - продолжал я.

- Ну-ну, - участливо кивнул Оскар Михайлович. Видимо, ему понравилось, что молодой командир знаком с основами военной теории.

Я, как мог, изложил свою точку зрения по этому вопросу, призвав на помощь знания, полученные на курсах краскомов. Торф, разумеется, знал не только теорию, но и на практике не раз убеждался в могучей силе морального духа красноармейцев. Тем не менее он внимательно слушал меня и одобрительными репликами поддерживал беседу.

Затем разговор перешел на сугубо практические дела. Узнав о том, что некоторые бойцы, не имеющие винтовок, пользуются деревянными макетами, командир полка похвалил их за находчивость:

- Правильно. Пусть неприятель думает, что у нас достаточно оружия. У наших ребятушек-солдатушек веселее на душе, а врагу боязнее.

Потом Торф рассказал об обстановке на фронте.

- Смотрите, - указал он на карту, испещренную карандашными пометками, вот отсюда, из района Ивангорода, 16 августа нынешнего года противник нанес контр удар по сильно растянутому фронту Мозырьской группы и вынудил ее отойти на восток. К 25 августа наши войска отступили на линию Липск, западнее Волоковысска, Беловеж, восточное Брест-Литовска и далее по Западному Бугу. В сентябре белополяки снизили общий темп наступления, хотя на отдельных участках продолжали продвигаться вперед. Сейчас перед нами стоят войска 4-й польской армии. Бои идут вот на этих направлениях, - Торф показал на синие и красные стрелы.

В конце беседы командир полка уточнил задачу роты и приказал довести ее до каждого красноармейца.

Положение было нелегким. Оно осложнялось еще и тем, что в полосе Западного фронта свирепствовали банды Булак-Балаховича. Будучи командиром красного конного отряда, который действовал в районе Луги, Булак-Балахо-вич совершил крупную растрату и обманным путем увел часть конников на сторону белых. В ноябре - декабре 1918 года он сколотил отряд из кулаков Псковской губернии, дезертиров, бандитов и действовал в составе "северо-западной армии" Юденича.

Прорвавшись в Польшу и получив от Пилсудского генеральский чин, Булак-Балахович командовал отрядом численностью до тысячи штыков. Сначала он воевал в составе Полесской группы, затем - 3-й польской армии в районе Люблина. В конце сентября, накануне прибытия моей роты в Лиду, Балахович налетом на Пинск дезорганизовал отход частей Мозырьской группы.

Вскоре нам лицом к лицу пришлось встретиться с неприятелем. К чести красноармейцев, они не дрогнули, дружно отбивали вражеские атаки ружейно-пулеметным огнем, не раз дрались врукопашную. Иногда мы перехватывали лазутчиков, разъезды и дозоры передовых вражеских частей.

Часто бывало так. Отделение, находившееся в траншее, вело огонь из двух-трех винтовок, остальные красноармейцы просто показывали врагу штыки.

Боевой дух красноармейцев поддерживали красные партизаны Белоруссии. Отряды народных мстителей, созданные по инициативе Коммунистической партии, находили всемерную помощь у местного населения. Об их успехах широко сообщалось в печати. Мне не раз приходилось читать красноармейцам материалы за подписью "Партизан Вольный", в которых наряду с гневными словами в адрес врага говорилось о конкретных боевых делах партизан. Однажды политрук роты принес листовку под названием "Десять заповедей красных партизан Белоруссии". Это был документ большой мобилизующей и воспитательной силы.

Антанта не жалела средств и вооружения для армий буржуазно-помещичьей Польши, а белополяки - для Булак-Балаховича. В результате противник занял Минск. Наша 6-я стрелковая дивизия отошла от Лиды на северо-восток, в район Лепеля. На Юго-Западном фронте ливня боевого соприкосновения сторон проходила по рекам Убо-роть, Случь, Литин, Мурафа. Польские войска уже не могли рассчитывать на дальнейший успех, потому что Красная Армия восстановила свои силы, подготовилась к решительным, активным действиям. Вопреки желаниям своих могущественных западных покровителей - стран Антанты, - Польша согласилась пойти на мирные переговоры.

12 октября 1920 года в Риге с Польшей был подписан договор о перемирии, а также выработаны предварительные условия мира. Шесть дней спустя военные действия на польском фронте прекратились. Однако Булак-Балахович, подстрекаемый пилсудчиками, продолжал наращивать силы. К середине ноября его отряд насчитывал 7- 8 тысяч штыков, 3 тысячи сабель, 150 пулеметов и 36 орудий.

В районе Лепеля этот отряд доставил нам немало хлопот. Однако к концу ноября части нашей 16-й армии разгромили Булак-Балаховича. С жалкими остатками своей банды он ушел в глубь польской территории. Как и следовало ожидать, казнокрад и генерал-грабитель занялся чам спекуляцией, поддерживал связь с польским генштабом и получал от него помощь для сохранения остатков кулацкой банды под видом содействия "военизации" бывших "повстанцев" (в районе Беловежской пущи в под Варшавой).

Неся сторожевое охранение на берегу Березины, части нашей дивизии одновременно занимались боевой учебой. Наряду с полевыми занятиями изучали уроки минувшей войны. В частности, ознакомились с двумя Березинскими операциями 16-й армии - майской и июльской. Из-за предательства Троцкого, широко разрекламировавшего подготовку к майскому наступлению, первая операция окончилась неудачей. Вторая

завершилась освобождением Минска и созданием условий для дальнейшего успешного наступления на врага.

В январе 1921 года меня назначили командиром батальона. Работы стало больше, хотя с окончанием военных действий обстановка несколько разрядилась. 18 марта в Риге был подписан советско-польский договор. Это дало возможность нашей стране сосредоточить все силы для окончательного разгрома белогвардейцев и интервентов на Дальнем Востоке.

Весной поступил приказ - дивизии передислоцироваться в Орел. Мы покинули лепельские квартиры и направились на новое место. Хотя у меня была лошаденка, большую часть пути я прошагал с красноармейцами.

Тщательная подготовка к дальнему походу позволила сохранить и людей, и оружие, и батальонное имущество. Ежедневно мы преодолевали примерно 30 километров, во время привалов чинили обувь, одежду, чистили винтовки и пулеметы, проводили беседы. Все трудности красноармейцы переносили стойко.

Вскоре по прибытии в Орел я получил приказ: взять под командование усиленный батальон и отправиться в Воронежскую губернию для борьбы с бандой Колесникова. Вкупе с кулачьем, поднявшим восстание в декабре 1920 года, она бесчинствовала в Острогожском, Павловском я Бутурлиновском уездах, грабила крестьян, убивала советских активистов.

Остановились в селе Черная Калитва. Здесь я сразу же установил связь с местными властями, которые помогли мне разместить батальон по крестьянским избам. В первую же ночь бандиты убили двух наших патрульных. Видимо, они хотели посеять панику среди красноармейцев, запугать их. Следов убийц обнаружить не удалось. Чтобы в ночное время бойцы могли спокойно отдыхать, пришлось покинуть частные дома и разместить батальон в помещениях сельской церкви, обнесенной каменной оградой. Были усилены караулы, выставлены дополнительные дозоры.

Однажды старый пастух принес мне записку примерно такого содержания: "Ты русский человек. Зачем же выступаешь против своих? Переходи на нашу сторону, будешь помощником атамана, получишь все, что пожелаешь..." А затем следовала угроза: если я откажусь, меня постигнет судьба двух наших патрульных.

- Ответ будет аль нет? - спросил пастух, переминаясь с ноги на ногу.

- Будет, - сказал я ему. - Отнеси записку тому, кто тебя послал сюда.

Вот что я написал: "Сдавайтесь. Нас много. Все равно мы вас

всех до одного выловим".

С пастухом я направил двух красноармейцев. Однако в шиповском лесу старик сумел скрыться от них. Видно, побоялся ответственности за то, что наведет нас на елец банды.

Сидеть и ждать покаяния колесниковских головорезов было, разумеется, бессмысленно. Поэтому я решил прочесать шиповский лес. Дело предстояло опасное, но ничего другого не оставалось. Перед выходом на задание обстоятельно проинструктировал красноармейцев, принял необходимые меры предосторожности.

Пятнадцать дней бродили мы по лесу, заглядывали в самые глухие уголки. Наконец наткнулись на несколько землянок. Однако бандитов в них не оказалось. Ушли.

Возвратившись в Черную Калитву, я написал текст обращения к сообщникам Колесникова. В нем говорилось, что рядовые члены банды глубоко заблуждаются в целях своей борьбы, что их обманывает кулацко-эсеровское руководство. В заключение давалась гарантия: никто из тех, кто добровольно сдастся, не подвергнется наказанию. Листовки с обращением расклеили не только в селе, но и на деревьях в лесу.

Буквально дня через два от Колесникова ушли первые три человека. Невольно подумалось: может быть, их специально послали, чтобы проверить правдивость обещания представителя Красной Армии? Убедившись в гуманном отношении к ним, они каким-то образом известили своих дружков. Вскоре в село пришли еще несколько человек. А затем они стали сдаваться группами. Отобрав у них оружие, мы отпускали их по домам.

Однако банда оказалась многочисленной. Большая, самая деятельная ее часть все еще укрывалась. Следовало переходить к решительным мерам

Обдумывая план предстоящей операции, я со своим заместителем Лапшиным вышел однажды к берегу реки В камышах стояла чья-то лодка. На дне ее лежали обрез, свитер и шляпа. Едва я сел в лодку, как затрещали ружейные выстрелы. Лапшин упал на землю и пополз в безопасное место, а мне пришлось лечь вниз лицом в плоскодонку и грести руками, чтобы уйти из-под огня.

Возвратившись в село, я сразу же поднял батальон по тревоге. Сильным ружейно-пулеметным огнем нам удалось выбить бандитов, прятавшихся в камышах.

В конце июля я получил телеграмму из штаба дивизии: "Немедленно выезжайте "Выстрел". Батальон передайте Лапшину". Товарищи поздравили меня с направлением на учебу в высшую стрелковую школу командного состава, а я в свою очередь

пожелал им успешно завершить начатую операцию.

В ликвидации банды Колесникова кроме нашего батальона участвовали и другие подразделения Красной Армии. Основные силы банды были разгромлены, а остатки примкнули к Антонову. Однако и антоновщина, свирепствовавшая на Тамбовщине, была уничтожена.

Глава третья. От войны до войны

Направляясь в штаб дивизии, находившийся в Орле, я много думал о неожиданном предложении. Предстоящая двухгодичная учеба на "Выстреле" означала бесповоротное решение вопроса о моей дальнейшей судьбе: пожизненная служба в РККА. Был, правда, и другой выход. В связи с окончанием гражданской войны потребность в многомиллионной армии отпадала. Очень многие бойцы и командиры увольнялись и шли на другой, не менее важный фронт - восстанавливать народное хозяйство страны. Так мог поступить и я. Но надо ли это делать? Я накопил боевой опыт на фронте, окончил курсы краскомов, приобрел командирские навыки. И вот теперь мне предоставляется возможность пополнить свои знания, с тем чтобы потом учить и воспитывать других, готовить молодые военные кадры, столь необходимые для надежной защиты Родины, завоеваний Великого Октября. Невольно вспомнились ленинские указания о роли командиров из народа в строительстве армии нового типа, о значении Вооруженных Сил в строительстве социализма.

Так думалось мне по дороге из Черной Калитвы. А во время беседы с командованием дивизии созрело окончательное решение - остаться в армейских кадрах.

- Мы посылаем на учебу не каждого, - сказали мне. - Красной Армии нужны перспективные люди.

В июле 1921 года я прибыл в Москву. На "Выстрел" собралось уже человек 17 будущих слушателей. Прежде чем приступить к освоению основной программы, мы некоторое время занимались на подготовительном курсе.

Высшую стрелковую школу возглавлял тогда бывший генерал старой русской армии Филатов - не по годам стройный и подтянутый, с густой окладистой бородой. Опытный, знающий, он пользовался полным доверием у вышестоящего командования. Среди военных теоретиков Филатов также снискал добрую репутацию. Он был автором одного из учебных пособий, по которым учились слушатели.

"Выстрел" ни в какой мере нельзя было сравнить с Симбирскими пехотными курсами, на которых мне довелось учиться. Здесь и преподавательский состав был сильнее, и учебная база лучше, и библиотека богаче. Да и сама программа

резко выделялась в лучшую сторону как по объему, так и по глубине изучения дисциплин.

Главное внимание на курсах уделялось изучению тактики и оперативного искусства на основе опыта двух минувших войн, особенно гражданской. Мы прослушали ряд лекций, в которых давался обстоятельный анализ боев в самых различных условиях: зимой и летом, днем и ночью, в городе и открытой степи, в лесу и на болотистой местности. Большую пользу принесло знакомство с буржуазными военными доктринами, тактикой иностранных армий.

Много времени отводилось на политическую подготовку слушателей. Мы изучали важнейшие постановления нашей партии и правительства, учились правильно вести партийно-политическую работу в войсках.

С весны и до осени мы обычно находились в лагерях, расположенных в московских пригородах - Новогиреево, Кусково. Там же был и полигон, на котором мы занимались стрельбой из всех видов оружия, в том числе и трофейного германского, французского, английского и т. д. Жизнь и учеба в лагерях протекали в условиях, приближенных к фронтовым.

На "Выстреле" я находился до августа 1923 года. После окончания учебы меня решили назначить в Одессу.

И тут я случайно встретил на курсах своего прежнего наставника - Лютова. Теперь он возглавлял 12-ю Краснознаменную пехотную школу Приволжского военного округа.

- Краском Вершинин? - остановил он меня, - Какими судьбами в столице?

Я рассказал об учебе на "Выстреле", о новом назначении.

- То, что закончил эти курсы, очень хорошо, - сказал Лютов. - Значит, наука, полученная в Симбирске, пошла тебе впрок, окрепла военная косточка. А вот согласие ехать в Одессу не одобряю, - добавил он с улыбкой.

- Почему? - удивился я.

- Потому, Вершинин, что такие люди, как ты, мне самому нужны. Хочешь снова в Симбирск? - ошеломил меня Лютов внезапным вопросом. Заметив мое смущение, он не стал дожидаться ответа и твердо сказал: - Давай-ка сюда свой документ. Минут через пятнадцать Лютов каким-то образом сумел оформить мне новое предписание.

- Итак, Константин Андреевич, - торжественно объявил он, - отныне ты командир учебной роты двенадцатой Краснознаменной пехотной школы. Снова Симбирск, снова вместе. Поздравляю!

Все это произошло настолько быстро, что я даже не успел

опомниться. А мой новый начальник довольно потер руки и с улыбкой предложил:

- Ну, а теперь расскажи, как жил-служил эти три года после краскомовских курсов. Говорят, пороху понюхал? Добро! Фронтовая наука пригодится в школе.

Лютов умел заботиться о людях. Узнав, что после призыва в армию я ни разу не был в отпуске, он разрешил мне съездить на побывку к родным. Отец и мать, младшие братья и сестры были рады моему приезду. На деньги, привезенные мной, мы купили столько хлеба, сколько никогда не собирали с личного земельного надела. А сколько было расспросов за праздничным столом, сколько бесед пришлось провести с боркинцами! Еще бы: в глухую деревню впервые приехал красный командир, земляк.

Быстро пролетел отпуск. После свидания с детством и юностью надо было ехать к месту службы. Покидая Боркино, думал: "Придется ли мне еще когда-нибудь побывать в отчем краю?" Жизнь сложилась так, что я снова приехал в родное село спустя много времени, да и то ненадолго...

Пять лет, проведенных в школе, оставили добрый след в моей памяти. Не одна сотня военных патриотов вышла за эти годы из стен 12-й Краснознаменной, и каждому выпускнику мы, командиры и преподаватели, помимо знаний, отдавали тепло своих сердец. Многие из них погибли в жестоких боях с многочисленными врагами нашей Родины, некоторые и поныне продолжают служить в рядах Советской Армии, сами уже имеют немало воспитанников. Такова сложившаяся у нас традиция: старшее поколение передает опыт молодым, а те берегут его и приумножают.

Известно, что начало 20-х годов характеризовалось тем, что после грандиозных событий, потрясших мир, империалисты сразу же стали готовиться к новым военным схваткам, и в первую очередь к нападению на нашу страну. С этой целью реакционные круги наиболее сильных государств взяли курс на милитаризацию всей экономики, разрабатывали методы перевода ее на военные рельсы. Это подтверждалось, в частности, специфическим уклоном развития таких отраслей промышленности, как танкостроение и мотостроение, производство взрывчатых веществ и т. д. Пересматривалась организационная структура армии, система комплектования, подготовки и переподготовки военных кадров.

Поэтому не случайно Коммунистическая партия и лично Владимир Ильич Ленин настойчиво боролись за совершенствование Красной Армии и усиление ее боеспособности. "...Будьте начеку, - предупреждал Ленин на IX

Всероссийском съезде Советов, - берегите обороноспособность нашей страны и нашей Красной Армии как зеницу ока"{12}.

В своем "Постановлении по военному вопросу" X съезд партии отмечал, что на ближайший период основой наших вооруженных сил должна являться нынешняя Красная Армия, по возможности сокращенная за счет старших возрастов, с повышенным пролетарским и коммунистическим составом.

Большое внимание вопросам обороноспособности страны уделил и XI партийный съезд, на котором были намечены конкретные мероприятия по укреплению армии, поставлена задача выработки единой военной доктрины, глубокого изучения фронтового опыта и обобщения его в уставах и наставлениях.

Если в условиях гражданской войны и иностранной военной интервенции была создана сеть краткосрочных курсов красных командиров, то в 1924 году на их основе уже стали формировать более солидные учебные заведения - военные школы. Для подготовки руководящих военных кадров еще в 1918 году Советское правительство создало академию, ныне носящую имя прославленного полководца М. В. Фрунзе. В 1924 году Михаил Васильевич был назначен начальником этой академии, где заложил основы организации военно-научной работы.

В описываемый период значительно увеличилось издание военно-технической и военно-научной литературы, С 1921 года в Москве выходило 16 журналов, предназначенных для армейского читателя, в округах - свыше 100 газет и журналов. Государственное военное издательство (ГВИЗ) обеспечивало армию уставами, наставлениями, серией книг "Библиотека командира" и другой литературой. Большой популярностью пользовалась центральная военная газета "Красная звезда", начавшая выходить в 1924 году.

С огромным вниманием, как помнится, все командиры и преподаватели изучали решение XIII съезда партии о дальнейшем укреплении Советских Вооруженных Сил Она заключалась в установлении твердых основ организации вооруженных сил мирного времени, в снижении численности армии и увеличении числа войсковых соединений. Была введена единая организация пехоты, сокращен и укреплен центральный военный аппарат. В основу строительства Красной Армии легла территориальная система комплектования и обучения войск. Развернулось формирование национальных частей, которое способствовало дальнейшему укреплению братства между народами нашей страны, приобщало их к военному строительству, являлось важным элементом развития национальной государственности.

На партийных собраниях мы горячо обсуждали вопрос о

борьбе РКП (б) с троцкистами и их пособниками, выступавшими против основ военной реформы и преследовавшими цель подорвать боеспособность армии, развалить политическую работу в ее рядах.

Существо военной реформы мы разъясняли не только курсантам. Большую работу проводили и среди местного населения - выступали перед рабочими Симбирска с докладами и беседами на эту и другие темы текущей политики.

Годы, в течение которых мне довелось командовать ротой в 12-й Краснознаменной пехотной школе, дали многое. Я приобрел твердые командирские навыки, овладел методикой политического и воинского воспитания, сам немало перенял у старших товарищей. Это была пора возмужания.

В ноябре 1928 года меня назначили командиром батальона 2-го стрелкового полка 1-й Казанской дивизии. Находились мы тогда в Симбирске, переименованном после смерти В. И. Ленина в Ульяновск. В конце 1928 года коммунисты оказали мне высокое доверие - избрали членом Ульяновского райкома ВКП(б), а трудящиеся- своим депутатом в городской Совет.

К тому времени я обзавелся семьей. У нас с женой родились две дочери Елена и Инна. Сначала мы жили у родственников, а затем нам предоставили квартиру.

Вступив в новую должность, я прежде всего ознакомился с личный составом. В батальон входили три пехотные роты и одна пулеметная. Подразделения возглавляли воспитанники советских военных школ - краскомы.

Оружия и боеприпасов хватало всем. По сравнению с прошлыми годами лучше стало обмундирование и питание. Это были зримые черты начавшегося технического перевооружения Красной Армии, первые успехи в осуществлении ленинского плана построения социализма, и прежде всего индустриализации страны.

В директивах по составлению первого пятилетнего плана развития народного хозяйства, принятых на XV съезде партии, указывалось: "Учитывая возможность военного нападения со стороны капиталистических государств на пролетарское государство, необходимо при разработке пятилетнего плана уделить максимальное внимание быстрейшему развитию тех отраслей народного хозяйства вообще и промышленности в частности, на которые выпадает главная роль в деле обеспечения обороны и хозяйственной устойчивости страны в военное время"{13}.

Тогда же был разработан пятилетний план технической реконструкции Красной Армии и Флота. В результате уже в

начале 30-х годов наши войска получили хорошее стрелковое вооружение, артиллерию, танки, самолеты различных типов, новые средства связи и инженерное оборудование.

В обучении личного состава мы руководствовались "Боевым уставом пехоты РККА" (1927 года) и другими пособиями, которые постоянно совершенствовались. Занятия проводили преимущественно в поле с боевыми стрельбами, окапыванием, маскировкой. Устраивали тревоги в походы.

В самом начале 1929 года, на первых порах моей службы в должности комбата, был объявлен сбор полка по тревоге. Тогда я воочию убедился в том, что смешанная система (кадровая и территориально-милиционная) не ослабляет боеспособности армии. Несмотря на разбросанность частей, весь личный состав вовремя собрался в указанный пункт.

Командир дивизии Чанышев, проверявший мобильность части, остался доволен. Затем он побывал в моем батальоне на стрельбах и дал хорошую оценку. Спустя много лет, уже во время Отечественной войны, мне довелось встретиться с моим бывшим комдивом на одном из совещаний в штабе Константина Константиновича Рокоссовского. Служили мы в разных родах войск, но нам было о чем вспомнить, о чем побеседовать.

Нередко боевую и политическую подготовку вверенного мне личного состава контролировали командир полка Кушников и политработник Балгалф. Кушников был справедливым и общительным человеком, и с ним у меня установились дружеские отношения. Тесно сошелся я с начальником полковой школы младших командиров Куликовым. Часто беседовал с ним о характере воспитания и обучения его питомцев, об их роли в отделениях и взводах, делился мыслями о своих служебных делах, личными планами на будущее.

Командуя батальоном, я все чаще стал задумываться о необходимости продолжить свое военное образование. Чтобы отвечать требованиям современности, иметь перспективы на будущее, надо было окончить академию.

Подготовке кадров командного и начальствующего состава постоянно уделяли внимание руководители нашей партии и правительства. 25 февраля 1929 года, а затем 5 июня 1931 года были приняты постановления ЦК ВКП(б) "О командном и политическом составе РККА". Состоялись и другие решения по этому вопросу. В результате открылся целый ряд военно-учебных заведений. В частности, старший и высший начальствующий состав готовился впоследствии в 16 военных академиях и на 10 военных факультетах при гражданских вузах.

Старшие начальники поддерживали мое стремление к учебе,

- Правильно делаешь, Константин Андреевич, - одобрил Кушников. - Пиши рапорт на мое имя, а я направлю его по инстанции.

Спустя некоторое время меня вызвали на беседу в штаб дивизии и тоже согласились с моим желанием. Документы пошли в округ, затем в Москву. В Академии имени М. В. Фрунзе был как раз очередной набор слушателей, и меня утвердили заочником.

Я не ездил ни на установочные лекции, ни на зачетные сессии. Получая задания в письменной форме, занимался самостоятельно, консультировался у командира дивизии Стрельцова, затем отсылал выполненные работы в академию. Тематика этих работ была довольно разнообразной - о тактике ведения боя роты, батальона и полка в период гражданской войны, о применении уставов в условиях фронта, о материально-техническом обеспечении молодой Красной Армии и формах политико-воспитательной работы среди бойцов, о роли красных командиров и военкомов. Давались задания и по коренным вопросам организации и содержания учебы в армии после военной реформы 1924-1925 годов.

Порой мне недоставало времени, и тогда приходилось обращаться к старшим, более опытным и образованным командирам. Бывало, ночью сидишь над учебной литературой или подготовкой какой-либо разработки по заданию академии, а днем идешь в батальон. Никаких послаблений для командиров-заочников не было. Времени не хватало, для сна оставалось три-четыре часа в сутки, но тут вступали в действие упорство и настойчивость в достижении цели: взялся за гуж - не говори, что не дюж.

И вот окончен первый, самый трудный курс Академии имени М. В. Фрунзе. Теперь уже, прослужив десять лет в армии, я считал, что навсегда останусь пехотинцем, и не собирался изменять этому роду войск. Однако жизнь переиначила мои предположения.

Руководствуясь одним из основных документов деятельности войск - Полевым уставом, я не мог не обратить внимания на следующие строки в нем: "Авиация новое могущественное оружие войны. Оно быстро прогрессирует технически, расширяя базу и форму своего боевого употребления". Правда, в ту пору на авиацию возлагались вспомогательные задачи - разведка, наблюдение и связь. И все же развитие Военно-Воздушных Сил все настойчивее напоминало о себе.

15 июля 1929 года в постановлении ЦК ВКП(б) "О состоянии обороны СССР" говорилось: "Одним из важнейших результатов истекшего пятилетия следует признать создание Красного

воздушного флота. Считать, что важнейшей задачей на ближайшие годы в строительстве Красной авиации является скорейшее доведение ее качества до уровня передовых буржуазных стран, и всеми силами следует насаждать, культивировать и развивать свои, советские научно-конструкторские силы, особенно в моторостроении"{14}.

В соответствии с постановлением ЦК партии "О командном и политическом составе РККА" военное руководство приняло самые энергичные меры к резкому повышению технических знаний летного состава, к подготовке авиационных специалистов, в совершенстве знающих сложную технику и способных успешно применять ее в интересах защиты Родины. Особое внимание обращалось на укрепление единоначалия и улучшение социального состава авиационных кадров.

К осени тридцатого года в войска поступила специальная директива, на основании которой отбирались кандидаты на командный факультет Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского. Именно туда меня и направили, вопреки десятилетнему стажу службы в пехоте и желанию продолжать учебу в Академии им. М. В. Фрунзе. Я прошел медицинскую комиссию, сдал вступительные экзамены и приступил к освоению нового для меня, и на этот раз пожизненного, дела авиационного.

К 1930 году Военно-воздушная инженерная академия имени профессора Н. Е. Жуковского стала прославленной кузницей авиационных кадров. Прежде здесь функционировал факультет службы Воздушного флота (в некоторых документах он назывался военным, а с 1926 года - командным). Этот факультет состоял из двух отделений - сухопутного и морского. Первоначально его учебный план не подразделялся на циклы и содержал несколько десятков различных дисциплин, в том числе воздушную стратегию, тактику сухопутной авиации, тактику морской авиации, аэронавигацию, военную администрацию, историю военного искусства и т. д. Затем были определен и пять циклов обучения: военно-воздушный, военно-сухопутный, военно-морской, военно-технический и социально-экономический. Первый объединял три кафедры: стратегии, тактики и организации военно-воздушных сил. По второму изучалось десять учебных дисциплин, но деления на кафедры не было. Военно-морской цикл включал кафедры морской стратегии и морской тактики.

Первый (и единственный) выпуск факультета службы Воздушного флота состоялся в 1927 году. После некоторого перерыва был создан постоянно действующий командный факультет. По этому поводу в приказе Реввоенсовета No 105 от 23

апреля 1930 года говорилось: "Для подготовки командиров и штабных работников Военно-Воздушных Сил, способных руководить частями и соединениями ВВС в сложной оперативной обстановке, открыть с 1 октября с. г. при Военно-воздушной академии командный факультет с ежегодным приемом по 50 слушателей. Срок обучения - 3 года"{15}.

Начальником академии в ту пору был комбриг Сергей Гаврилович Хорьков человек, влюбленный в авиацию с юношеских лет и служивший в вей еще со времен царской армии (вначале мотористом, затем наблюдателем в 23-м корпусном авиаотряде). После Октября он стал командиром этого отряда, принимал активное участие в подавлении контрреволюционных мятежей в Москве, Ярославле, Муроме и Коврове.

Во время гражданской войны С. Г. Хорьков командовал 1-м истребительным авиационным дивизионом, занимал должности помощника начальника авиации и воздухоплавания 8-й армии и старшего инспектора авиации Кавказского фронта. После войны он был начальником штаба ВВС Киевского военного округа, начальником оперативного отдела Главвоздухфлота, начальником штаба ВВС РККА.

Помимо наград, полученных за отвагу и мужество в боях с врагами Родины, Сергей Гаврилович был удостоен ордена Красной Звезды за образцовое руководство академией. Вся его биография - блестящий пример бесстрашия, новаторства, дерзания, неуемной жажды знаний, Кстати говоря, Хорьков с отличием окончил созданный им же самим оперативный факультет и написал содержательную научно-исследовательскую работу об управлении тяжелой авиационной бригадой.

Таким образом, нам было на кого равняться, кому подражать в целеустремленности, работоспособности, в совершенствовании знаний.

Вместе со мной в первом наборе слушателей командного факультета, который возглавлял В. П. Георгадзе, были П. Ф. Жигарев, С. И. Руденко, В. Д. Палло, ставшие впоследствии видными авиационными начальниками, Дмитрий Горецкий, Михаил Смирнов, Иван Глущенко и другие. Одни пришли, как и я, из пехоты, другие - из кавалерии, третьи с самого начала службы были в авиации. Уровень общеобразовательной и военной подготовки тоже был неодинаковый. Впоследствии, по мере развития ВВС, количество слушателей из командиров наземных войск становилось все меньше, а численность факультета уже на следующий год возросла в три раза.

Наш учебный план на первых порах мало чем отличался от плана бывшего факультета службы Воздушного флота. Основная

часть времени отводилась на оперативно-тактическую подготовку, главным в которой было обеспечение взаимодействия авиации с наземными войсками и флотом.

Руководство академии уделяло большое внимание подбору преподавательских кадров. Начальником кафедры оперативного искусства продолжительное время был А. Т. Кожевников - один из видных авиационных командиров периода гражданской войны, возглавлявший затем ВВС Белорусского военного округа. Под его началом работали такие преподаватели, как В. Д. Авксютович - бывший начальник ВВС Балтийского флота, П. И. Малиновский, ранее возглавлявший штаб ВВС Ленинградского военного округа, А. И. Богданов, который прежде был начальником штаба ВВС Сибирского военного округа, С. Н. Никитин, занимавший должность командира эскадрильи, П. П. Ионов - один из теоретиков тактики и оперативного искусства.

Учитывая исключительно важную роль авиации в будущей войне, советские военные теоретики, однако, не абсолютизировали это новое техническое средство вооруженной борьбы, как это делали буржуазные стратеги. На Западе, например, очень многих последователей нашла "теория независимости воздушных сил". Ее основоположник итальянский генерал Д. Дуэ считал, что авиация способна самостоятельно одержать победу в войне.

Наши видные военачальники и ученые, в том числе М. В. Фрунзе, М. Н. Тухачевский, А. И. Егоров, В. К. Триандафиллов, А. Н. Лапчинский, В. В. Хрипин и другие, в своих трудах и высказываниях развивали идеи В. И. Ленина о том, что достижение победы в войне совместными усилиями всех видов Вооруженных Сил и родов войск является закономерностью. В книге "Тактика авиации" А. Н. Лапчинский подчеркивал мысль о том, что действия воздушного флота по любым объектам на любой глубине по времени, мощности и эффективности должны оказать влияние на ход и исход боя, операции сухопутных войск, то есть они должны быть либо совместными (на поле боя и в ближайшем тылу), либо согласованными с действиями сухопутных войск.

Во второй половине 30-х годов количественный рост самолетного парка привел к качественному изменению авиации: ее боевое применение переросло тактические рамки и приобрело оперативное и даже стратегическое значение. Но к этому вопросу я еще вернусь.

Курс аэродинамики на кафедре летной подготовки у нас читал В. С. Пышнов, ставший впоследствии заслуженным деятелем науки и техники, генерал-лейтенантом инженерно-

технической службы. Хорошо запомнилась его первая лекция. Прежде чем начать излагать материал, он порекомендовал нам в качестве учебного пособия одну из своих работ, кажется, "Теорию полета". Полистали мы ее и ничего не поняли: сплошные чертежи и формулы.

- Ничего, товарищи, - сказал Пышнов, заметив наше замешательство. Постепенно одолеете эту науку. И тут же добавил: - Правда, без настойчивости и упорства дело не пойдет.

Без этих качеств, как мы вскоре убедились, нельзя было обойтись при изучении не только теории полета, но и всех других дисциплин, в том числе материальной части самолета. Занятия по теории сочетались с практикой. В ремонтных мастерских слушатели приобретали навыки по разборке и сборке мотора, планера, их отдельных узлов и агрегатов, производили дефектацию, устраняли различные неполадки.

Труднее всего нам давались письменные работы, связанные с чертежами. Однако и это сложное дело мы постепенно освоили. Каждый понимал, что авиационный командир должен не хуже инженера разбираться в технической документации.

Кафедрой истории войн руководил у нас Г. Д. Гай (Бжишкянц) - герой гражданской войны, удостоенный за боевые подвиги трех орденов Красного Знамени. Его яркие и содержательные лекции мы слушали с особым вниманием. Многие из нас были участниками тех событий, о которых он говорил.

В академии, вернее - на Центральном аэродроме или на полевой площадке, что неподалеку от Серпухова, слушатели проходили и летную практику. У нас было свое подразделение самолетов Р-1 и Р-5. Мы осваивали стрельбу по наземным и воздушным целям, способы корректирования артиллерийского огня и ведения разведки. Я всегда охотно поднимался в воздух, и позднее мне пригодилась практика летчика-наблюдателя. Этим я обязан начальнику кафедры огневой подготовки-крупному специалисту в области бомбометания М. Н. Никольскому, изобретателю известного "зеркала Никольского", которое применялось для контроля прицеливания при бомбометании.

Нет нужды в перечислении всего, чему нас учили в академии, важнее, пожалуй, то, как мы занимались, преодолевая немалые трудности. А трудности эти былп сопряжены с нехваткой учебных кабинетов и лабораторий, с ограниченным количеством учебников и учебных пособий, с неодинаковым уровнем общеобразовательной подготовки слушателей и с целым рядом организационных недостатков.

В аудиториях мы занимались по 10-12 часов, затем

организовывали самостоятельную подготовку к очередному рабочему дню. Тогда существовал бригадный метод занятий. В мою бригаду входило несколько человек, в том числе и Иван Глущенко. Штудируем, бывало, какой-нибудь предмет сообща, по одному учебнику, затем я спрашиваю:

- Понятно, Глущенко?

- Понятно, - отвечает.

А когда занятия подходят к концу, Иван досадливо качает головой:

- И шо це такс?..

Приходилось снова и снова повторять материал. Впоследствии Иван Глущенко стал отличником учебы, а по окончании академии был оставлен в ней в качестве преподавателя.

С приходом на пост начальника Управления Военно-Воздушных Сил Я. И. Алксниса работа нашего факультета и академии в целом заметно улучшилась. Были приняты меры для расширения научно-исследовательской деятельности, для создания необходимых учебных пособий и учебников. В 1931 году при командном факультете открылась адъюнктура, призванная пополнять научные кадры.

Боевитее стала работать партийная организация, возглавляемая нашим однокурсником Ивановым, в прошлом артиллеристом. Прежде всего она заботилась о передовой роли коммунистов в учебе и дисциплине, в овладении специальными знаниями и основами марксизма-ленинизма. Упорство и настойчивость коммунистов помогли командованию в борьбе с трудностями в достижении поставленной цели.

Слушатели располагали очень ограниченным количеством свободного времени и все-таки находили возможность для того, чтобы познакомиться с достопримечательностями Москвы, ее историческими памятниками, сокровищами культуры и искусства.

- Вы должны помнить, - говорил нам Сергей Гаврилович Хорьков,-что авиационный командир с академическим образованием - это всесторонне развитый человек, обладающий комплексом всех достижений военной пауки и современной культуры.

Ежегодно слушатели академии принимали участие в военных парадах. Будучи старостой факультета, я постоянно командовал нашей первой ротой. Особенно запомнился Первомайский праздник 1932 года. В тот день над Красной площадью прошла армада самолетов отечественного производства, насчитывавшая до 300 истребителей, штурмовиков и тяжелых

бомбардировщиков. Такой грандиозной демонстрации мощи воздушных сил страны Москва еще не видывала. Мы, слушатели авиационной академии, пожалуй, больше всех гордились достижениями отечественного самолетостроения, высоким мастерством наших крылатых друзей.

Годы учебы в академии я считаю самой счастливой порой в своей жизни, ибо они были началом пути в авиацию, в которой мне довелось прослужить более четырех десятилетий.

Мои наставники, видя мое прилежание в изучении теоретических дисциплин, прочили мне путь в науку. Видимо, поэтому мне и предложили по окончании академии должность помощника начальника тактического отдела в Научно-испытательном институте ВВС РККА.

В июне 1932 года я приступил к своим обязанностям. Что и говорить, разрабатывать тактико-технические требования, предъявляемые к новой материальной части, - дело творческое, интересное. Ученые, конструкторы, инженеры, техники, летчики-испытатели, окружавшие меня и моих товарищей, были опытными, высокообразованными людьми. Общение с ними доставляло не только моральное удовлетворение, но и повседневно расширяло мой кругозор, позволяло идти в ногу с развитием авиационной науки и техники, даже заглядывать в завтрашний день.

Институт был средоточием всех новинок, поступавших затем на вооружение строевых частей Военно-Воздушных Сил. Именно здесь, в нашем коллективе, предстояло создание и испытание самого большого самолета в мире "Максим Горький" и его военного варианта ТБ-4; конструирование и освоение знаменитого АНТ-25, на котором экипажи В. П. Чкалова и М. М. Громова совершат потом юроические перелеты через Северный полюс в Америку; рождение скоростных истребителей-монопланов И-14 и И-16, а также скоростного бомбардировщика СБ.

Одним словом, перспективы работы в Научно-испытательном институте были заманчивыми, многообещающими. И все же меня тянуло оттуда в войска, на эскадрильский или бригадный аэродром, непосредственно к часовым воздушных границ. Трудно объяснить - почему. Вероятнее всего потому, что мне хотелось не только посмотреть, как несут службу рядовые авиаторы, но и самому познать ее секреты, пройти эту ступень.

Доводы мои, очевидно, были убедительными, и командование пошло мне навстречу. В январе 1933 года из Москвы меня направили в 20-ю авиационную бригаду, входившую в состав ВВС Киевского военного округа, где я вступил в

должность начальника оперативного отдела штаба этого соединения.

Бригада, возглавляемая комбригом Горбуновым, состояла из четырех эскадрилий, по 30 самолетов в каждой, И бомбардировщики, и разведчики, и истребители базировались на одном аэродроме - недалеко от харьковского лесопарка. Такая скученность, конечно, не давала возможности в полную меру использовать время, отведенное на боевую подготовку летного состава, полеты приходилось организовывать в несколько смен.

Штабом соединения руководил умный, тактичный, знающий свое дело человек Альбертов. Не хочу сравнивать деловых и иных качеств Горбунова и Альбертова, но с начальником штаба у меня установились более тесные контакты, и я чаще всего обращался к нему как по служебным, так и по личным вопросам.

Основные усилия командование бригады направляло на совершенствование боевой подготовки личного состава, повышение уровня идейной закалки авиаторов и укрепление воинской дисциплины. Большое внимание уделялось борьбе с предпосылками к летным происшествиям, авариям и катастрофам. При этом мы руководствовались постановлением партии и правительства "Об аварийности в частях ВВС РККА", принятым в 1932 году.

Вспоминается такой случай. Командующий ВВС округа Феликс Антонович Ингаунис должен был прилететь в нашу бригаду, чтобы проверить, как мы выполняем постановление о мерах борьбы с аварийностью. В ожидании его только и разговору было о нем. Друг и соратник героя-летчика и большого авиационного командира И, У. Павлова, он прославился в боях с белогвардейцами под Казанью, в сражениях с авиацией Врангеля в Таврии, за что был награжден орденом Красного Знамени.

Сразу же после гражданской войны Ф. А. Ингауниса назначили командиром 2-й авиационной эскадры. На основании решения собрания партийной ячейки и военнослужащих части был издан специальный приказ об избрании Владимира Ильича Ленина почетным краснофлотцем и о зачислении его в списки этого авиационного соединения. В январе 1923 года В. И. Ленину были направлены копия приказа, служебная книжка и специальное удостоверение No 10429 за подписями командира 2-й авиаэскадры и военного комиссара И. В. Руднева{16}.

В 1930 году Феликс Антонович с группой летчиков выполнил один из первых дальних перелетов по маршруту Москва - Анкара - Кабул - Ташкент - Москва. Затем он возглавлял ВВС сначала Северо-Кавказского военного округа, а теперь вот нашего, Киевского. Среди авиаторов Ингаунис пользовался большим

уважением. К встрече с ним в частях всегда готовились тщательно.

Но возвратимся к тому случаю, о котором зашел разговор.

Руководя полетами, я заметил, что на аэродром приземлился самолет не нашей бригады. При посадке он сделал несколько "козлов". Такие взмывания машины нередко приводят к поломкам и авариям. Ну как тут было не вмешаться руководителю полетов?

- Куда же ты смотришь при посадке? - строго выговариваю летчику. - Чему тебя учил командир?

Напомнив некоторые положения из Постановления о борьбе с аварийностью, я пригрозил сообщить о "козлах" командованию той части, где проходит службу летчик. Вопреки моим ожиданиям, прилетевший не стал оправдываться. С любопытством посмотрев на меня, он спросил, кто я такой.

Это совсем вывело меня из равновесия, руководителя полетов вдруг спрашивают, кто он такой.

- Сначала ты доложи, кто такой, - повысил я голос.

- Я, - неожиданно улыбнувшись, ответил прилетевший, - командующий ВВС округа Ингаунис.

Легко представить мое состояние в те минуты. Накричать на командующего, упрекнуть его в нерадивости, в незнании основных положений постановления, направленного на улучшение качества летной подготовки, - вряд ли кто, кроме самого Алксниса, отважился бы на это.

Заметив мое смущение, Феликс Антонович подал мне руку.

- Теперь, пожалуй, мне и делать нечего в бригаде. На себе проверил, что замечаете любую предпосылку к летному происшествию, а виновников драете с песочком. Правильно! А все же и вам придется назваться, - дружелюбно добавил командующий.

- Вершинин! - представился я. - Начальник оперативного отдела штаба бригады. Ингаупис удивился:

- А что, больше некому руководить полетами?

- Есть кому, - ответил я, - но...

И мне пришлось рассказать командующему о своем желании перейти на самостоятельную командную работу. Он одобрил мое стремление и в заключение с улыбкой заметил:

- Ас "козлятниками" будьте так же строги, как со мной.

Так я и не понял, действительно ли Ингаунис допустил ошибку при посадке самолета или преднамеренно совершил ее, чтобы проверить, замечаем ли мы промахи летчиков, эффективно ли боремся с летными происшествиями.

...Одним из важнейших событий, которое на всю жизнь запомнилось всем авиаторам моего поколения, было учреждение

Дня Воздушного Флота СССР. С какой радостью читали мы опубликованное в "Правде" за 19 августа 1933 года сообщение о первом авиационном празднике, состоявшемся на Центральном аэродроме. "Вся Советская страна, - писала газета, - сегодня празднует День авиации, совпадающий с пятнадцатилетием со дня существования Красного Воздушного Флота и десятилетием Осоавиахима. За четыре года первой пятилетки выпуск самолетов по количеству увеличился почти в три раза, по тоннажу - почти в пять раз. Выпуск моторов за это же время увеличился больше чем в шесть раз".

Учреждение авиационного праздника способствовало дальнейшему повышению уровня боевой и политической подготовки в частях и соединениях ВВС, в том числе в нашей бригаде. В ответ на заботу партии и правительства летчики, инженеры, техники и другие специалисты отдавали все силы и знания делу укрепления оборонного могущества Советской Родины.

Тринадцать месяцев службы в 20-й авиабригаде дали мне очень многое с точки зрения практики штабной и летной работы, знакомства с рядовыми тружениками авиации. Теперь хотелось испытать себя в роли командира, полностью отвечающего за обучение и воспитание подчиненных, за боевую готовность той или иной части. И я подал рапорт с просьбой перевести меня на командную должность.

Начальник штаба бригады Альбертов с сожалением сказал:

- Я, признаться, надеялся, что ты пойдешь по штабной линии, Константин Андреевич. Сам посуди: ведь штаб - это мозг любой части...

Не без содействия комбрига Николая Яковлевича Котова, который ранее возглавлял командный факультет академии имени Жуковского, а теперь был начальником Высшей летно-тактической школы, приказом Реввоенсовета СССР от 23 февраля 1934 года меня назначили туда командиром эскадрильи. Распрощавшись с харьковскими сослуживцами, я отбыл к новому месту службы.

Н. Я. Котов принял меня очень тепло, однако работать с ним пришлось недолго. Вскоре его сменил Э. Шахт. Потом и Шахта освободили. Начальником школы стал генерал Васильев, а в 1941 году вместо Васильева назначили меня. Довольно частая и не всегда оправданная смена руководящих командных кадров отнюдь не способствовала делу укрепления боеспособности авиационных частей...

Контингент слушателей, обучавшихся у нас в школе два-три года, состоял в основном из бывших командиров частей и даже

соединений. В школе было три эскадрильи, укомплектованные самолетами Р-5, ССС, ТБ-3, и два отряда Р-6. Мне доверили командовать эскадрильей легких бомбардировщиков Р-5. Хозяйство большое - 30 самолетов. Кроме того, я отвечал за оперативно-тактическую подготовку слушателей и преподавал им методику проведения летно-тактических учений.

ЛТУ обычно проводились в обстановке, максимально приближенной к боевой. Они служили хорошим экзаменом не только для воспитанников школы, но и для самих воспитателей. Показала эскадрилья высокие результаты - значит, ты отвечаешь требованиям, предъявляемым к наставнику. Обнаружатся промахи в чем-нибудь - стало быть, ты не соответствуешь своей должности. И пенять тут, естественно, не на кого.

Удивительно настойчивыми, выносливыми и упорными были авиаторы-дети рабочих и крестьян, строивших первое в мире социалистическое государство. Они отлично понимали необходимость создания таких военно-воздушных сил, которые могли бы стать надежным воздушным щитом Родины в случае нападения на нее империалистических агрессоров.

Коммунистическая партия и Советское правительство принимали все меры к тому, чтобы наше государство имело могучий Военно-Воздушный Флот. К концу первой пятилетки была создана мощная, технически совершенная авиационная промышленность; мы имели развитую базу моторо- и самолетостроения, хорошо подготовленные кадры отечественных конструкторов, инженеров и других авиационных специалистов. Уже в 1933 году шесть крупных заводов выпускали самолеты и четыре - авиационные моторы. Экономически они были тесно связаны с десятками предприятий-поставщиков.

Выступая на XVII съезде ВКП(б), Народный комиссар обороны К. Е. Ворошилов отмечал: "За время, прошедшее после XVI съезда партии, наши Военно-Воздушные Силы стали неузнаваемыми. Мы создали мощную тяжелую бомбардировочную авиацию и добились улучшения по всем другим видам авиации. Значительно улучшено в желательном для нас направлении соотношение видов самолетов в составе воздушных сил"{17}.

Во втором пятилетии партия поставила задачу освоить серийное производство новых самолетов и моторов, поднять работу научно-исследовательских институтов, обеспечить качественный и количественный рост авиации и вооружения. И это задание было выполнено с честью. За годы второй пятилетки советский народ построил две трети всех авиационных предприятий, имевшихся в стране. Это позволило удвоить самолетный парк в строевых частях по сравнению с первой

пятилеткой.

Качество техники с каждым годом заметно улучшалось. Скорость истребителей, например, по сравнению с первыми серийными образцами возросла на 56 процентов, ближних бомбардировщиков - на 38, дальних - на 70, штурмовиков - на 67. Высота полета истребителей увеличилась на 21,5 процента, ближних бомбардировщиков на 83, дальних - на 77. Радиус полета ближних бомбардировщиков возрос на 50 процентов, дальних - на 61.

Заботу партии и правительства о качественном и количественном росте авиации мы ощущали непосредственно на себе. Так, вместо старых самолетов Р-5, которыми была оснащена моя эскадрилья, мы получили новые скоростные бомбардировщики СБ. Это была великолепная боевая машина, созданная группой конструкторов во главе с А. А. Архангельским. Она превосходила лучшие отечественные и зарубежные образцы такого типа.

Организуя летную подготовку личного состава эскадрильи и преподавая теоретические дисциплины, я, разумеется, испытывал моральное удовлетворение: к чему стремился, как говорят, того и добился. Но человеку присуще постоянное стремление за пределы достигнутого. Теперь меня все больше тянуло в кабину самолета, за штурвал: недаром же я имел специальность летчика-наблюдателя.

О своем желании я рассказал начальнику школы.

- Ну что ж, - поддержал меня Котов, - дело хорошее. Подберу тебе шеф-пилота, и "подлетывай" с ним. А когда почувствуешь уверенность в своих силах, самостоятельно будешь подниматься в воздух.

Котов, хотя сам прежде был пехотным командиром, любил и знал авиацию, а людей, стремившихся овладеть летным мастерством, всячески поддерживал. "Окрылил" он и меня, выделив для учебных полетов на Р-5 шеф пилота. Вскоре утерянные после академии летпабовские навыки были восстановлены, и мой наставник начал доверять мне самостоятельное управление самолетом.

Но вот однажды случилось нечто парадоксальное.

После окончания летного дня я, как обычно, собрал личный состав эскадрильи на разбор полетов. Больше других выслушал упреков в свой адрес слушатель Чумак - командир эскадрильи Борисоглебской школы военных летчиков. Вообще-то он был хорошим пилотом, но нередко, как и в этот день, допускал небрежность при взлете и посадке. Именно на этом я и сосредоточил внимание всех слушателей.

Закончив разбор полетов, я начал заполнять документацию, а летчики вышли покурить в соседнюю комнату.

Через дощатую перегородку был хорошо слышен разговор слушателей, являвшийся как бы продолжением только что закончившегося разбора полетов. Сослуживцы подтрунивали над Чумаком, тот пытался спокойно парировать шутки, затем не выдержал, сорвался:

- Конечно, знаний теории летного дела Вершинину не занимать. Академик. Он заметит ошибку или небрежность и посоветует, как их устранить. А на практике показать не имеет права, потому что у него нет летного образования. Какой из него комэск! - закончил он я нервно рассмеялся.

Упрек "какой из него комэск!" буквально обжег меня. Горькая мысль не давала покоя: "Прав ли Чумак?" Не столь важна форма его высказывания, сколько суть. В самом деле, могу ли я, не имея прав летчика, практически показывать слушателям, как надо выполнить то или иное упражнение, как поправить ту или иную ошибку? Нет, не могу, хотя и летаю самостоятельно на Р-5. Стало быть, Чумак прав и то же самое мне может сказать любой слушатель: "Какой из него командир эскадрильи!"

С этими раздумьями я и пришел к начальнику школы. Рассказав ему обо всем, попросил либо освободить меня от занимаемой должности и откомандировать в пехоту, либо послать на переучивание в Качинское училище летчиков. Котов внимательно выслушал меня и спросил:

- Значит, переучиться на летчика хочешь?

- Хочу.

- Ну и правильно, Константин Андреевич. Хотя тебе уже за тридцать, все равно - дерзай. Люблю таких людей! С округом я все согласую. Думаю, возражений не будет о твоем переучивании в Качинском училище.

Рассказывать подробности процесса переучивания пет необходимости. Скажу только, что весь курс учебы удалось закончить немногим более чем за месяц. В этом мне помогли требовательные и отлично знающие свое дело инструктор Аистов, командир звена Долгополов и командир эскадрильи Семенов. И еще, пожалуй, моим негласным помощником по овладению летной профессией в рекордно короткий срок был начальник ВВС РККА Яков Иванович Алкснис, который сам, не имея специального летного образования, за очень короткий промежуток времени освоил трехгодичную программу и в ноябре 1929 года, здесь же, в Каче, сдал экзамены на военного летчика.

Возвратившись из Качи, я снова принял свою эскадрилью.

В августе 1938 года меня, уже в звании полковника,

назначили помощником начальника наших высших авиационных курсов усовершенствования по летной подготовке. К тому времени я самостоятельно летал на всех типах самолетов, имевшихся в распоряжении курсов, в том числе и на СБ.

Совершенствуя подготовку слушателей, мы отдавали себе отчет в том, что выпускники наших курсов, разъезжаясь в строевые части, должны обучать летчиков самым современным методам боевого применения авиации, основанным на достижениях советской военной науки, в том числе оперативного искусства и тактики. При этом учитывался опыт боевых действий в районах озера Хасан, реки Халхин-Гол и на Карельском перешейке.

Мы отдавали себе отчет в том, что в условиях напряженной международной обстановки, когда агрессивные империалистические государства то в одном, то в другом конце земного шара создавали конфликты, развязывали так называемые "малые войны" и в конце концов готовились к большим и жестоким битвам против Советского Союза, - в этих условиях кадрам, которые мы готовили, не сегодня-завтра придется вести в бой эскадрильи, полки и дивизии.

Учитывая это, командный и преподавательский состав курсов добивался того, чтобы слушатели настойчиво повышали свое боевое мастерство, перенимали опыт летчиков, участвовавших в борьбе с авиацией противника, творчески подходили к решению тактических вопросов в самых сложных ситуациях.

Шло время. Один выпуск слушателей сменялся другим, но принцип обучения и воспитания авиаторов оставался все тот же - учить тому, что необходимо на войне.

К сожалению, в жизни не все бывает так, как запланировано или рассчитано. Случилось непредвиденное и у нас на курсах.

В соответствии с приказом о предстоящих авиационных учениях мы готовили большую группу самолетов к перелету в Москву. Погода позволяла выпустить экипажи в воздух. На маршруте никаких изменений не ожидалось, как сообщил начальник метеослужбы Седов. И все же летчики были предупреждены, что в случае ухудшения метеоусловий, в частности уменьшения высоты до 800 метров, им следует возвратиться на свой аэродром.

Некоторое время спустя после старта самолетов начал накрапывать дождь. Я хотел возвратить экипажи, однако генерал Васильев не разрешил это сделать, тем более что Седов снова заверил: метеоусловия в районе Москвы хорошие. Но оказалось не совсем так. В результате пять экипажей не дошли до аэродрома назначения.

Потерять пять бомбардировщиков - дело серьезное. Взяв У-2, я полетел на поиски. Оказалось, что два экипажа приземлились ночью вполне благополучно, а три - потерпели аварию...

Начальник курсов уехал с докладом в Москву. Дело его совести, как он себя там вел, однако из Москвы к нам тут же прибыл следователь, который возбудил против меня судебное дело. Накануне заседания трибунала состоялась окружная партийная конференция. Как член парткома курсов в ее работе принимал участие и я. Это означало, что коммунисты доверяли мне, не считали меня виновником чрезвычайного происшествия, случившегося несколько дней тому назад.

На заседании окружного военного трибунала я подробно рассказал все обстоятельства, предшествовавшие ЧП, В мою защиту выступили и несколько участников перелета. Разобравшись, трибунал не признал за мной никакой вины. Но все же меня освободили от занимаемой должности, понизили в звании и направили заместителем командира 49-й авиадивизии.

А через четыре месяца я получаю из Москвы грозную телеграмму: "Срочно возвращайтесь". Прибыв туда, познакомился с новым приказом, на основании которого вместо генерала Васильева назначили меня. Коллектив летных курсов продолжал работу по переучиванию командиров для строевых частей. План учебно-летной подготовки был чрезвычайно напряженным. Впрочем, в предвидении военного столкновения с германским фашизмом с максимальной отдачей сил трудился весь советский пород, мобилизованный решениями XVIII съезда партии.

В 1939 году Политбюро ЦК ВКП(б) приняло постановление о строительстве девяти новых и реконструкции девяти старых самолетостроительных заводов. В 1940 году в авиационную промышленность было передано семь предприятий из других отраслей, возводились и новые.

По решению ЦК ВКП(б) значительно улучшилась научно-исследовательская база авиации. В 1938-1939 годах фактически полностью реконструируется ЦАГИ, организуются новые конструкторские бюро во главе с С. В. Ильюшиным, С. А. Лавочкиным, А. И. Микояном, В. М. Петляковым, А. С. Яковлевым и другими творцами боевой техники. Одновременно создаются совершенные по тому времени авиационные двигатели. Это позволило увеличить скорость, дальность, высотность полета крылатых машин. Уже в 1940 году промышленность выпустили 8331 боевой самолет, а в следующем году началось их серийное производство.

С 1940 года командование ВВС приступило к формированию авиационных дивизий, которые стали основными тактическими соединениями истребительной и бомбардировочной авиации. В феврале 1941 года ЦК партии и Совнарком утвердили план дальнейшего развития Военно-Воздушных Сил страны. В нем предусматривалось развитие и укрепление военно-учебных заведений, создание 106 новых полков, вооружение их самой совершенной техникой. Уже к июню 1941 года общее количество авиационных частей увеличилось по сравнению с началом 1939 года на 90 процентов.

XVIII партийная конференция нацелила советский народ на дальнейшее укрепление всех родов и видов войск, в том числе и Военно-Воздушных Сил. "Многое было сделано, чтобы во всеоружии встретить агрессора. Но, к сожалению, не все... Это было в значительной мере связано с просчетом, допущенным в оценке возможного времени нападения фашистской Германии"{18}.

С началом Великой Отечественной войны на руководство наших высших авиационных курсов усовершенствования возлагалась задача формирования, обучения и отправки на фронт боевых полков, оснащенных самолетами СБ и Пе-2. О летно-тактических качествах скоростного бомбардировщика я уже говорил выше. Следует лишь добавить, что к лету 1941 года эта машина, несмотря на модернизацию, уже несколько устарела. Отдельные детали и агрегаты ее часто приходилось ремонтировать своими силами, поскольку запасных частей недоставало. Однако как ни латай старую материальную часть, она все же остается изношенной. Поэтому случались порой

досадные отказы и поломки, тормозившие переучивание летного состава.

Другое дело Пе-2, фронтовой пикирующий бомбардировщик, созданный группой конструкторов под руководством В. М. Петлякова накануне войны. Он имел два двигателя ВК-105ПФ мощностью по 1250 лошадиных сил каждый, его максимальная скорость достигала 580 километров в час, потолок - 8800 метров, дальность полета - 1500 километров. На вооружении самолета было 2 пулемета калибра 12,7 миллиметра, 2 пулемета калибра 7,62 миллиметра и 1000 килограммов бомб. Экипаж, состоявший из трех человек - пилота, штурмана и стрелка-радиста, защищали от вражеского огня боковые броневые листы и бронированные сиденья.

Вполне понятно, что большинство летчиков предпочитало воевать на Пе-2, но, к сожалению, не всегда представлялась такая возможность: надо было кому-то драться с врагом и на СБ.

Полки, как правило, комплектовались из экипажей, уже имевших летную практику. Молодежь - выпускники военных школ - составляла не более 6-7 процентов.

За месяц мы готовили примерно четыре авиационных полка и сразу отправляли их на фронт. В период комплектования и переучивания частей к нам приезжали представители из округа и центра. Все они - инспекторы, члены различных комиссий - торопили инструкторский и руководящий состав.

И мы спешили, не считаясь ни с чем. К концу сентября сорок первого года было сформировано и подготовлено к боевым действиям 9 авиационных частей. Таких темпов довоенная авиация не знала. Впрочем, война переиначила весь ритм жизни советского народа.

В двадцатых числах сентября меня неожиданно вызвали в штаб ВВС. "Немедленно прибыть в Москву" - гласила телеграмма. Начались раздумья: "Зачем вызывают?" Волнение было небезосновательным: возможно, вспомнили историю с потерей трех самолетов во время перелета в Москву, а может быть, серьезный оборот приняло дело с поломками машин, которые совершили в течение трех последних месяцев молодые летчики в процессе переучивания.

Так или иначе, но телеграмма приказывала: "Немедленно прибыть..." Простившись с семьей, я собрал небольшой чемодан и вылетел в Москву. В штабе ВВС меня встретил невысокого роста, подтянутый и симпатичны и человек генерал П. А. Соколов-Соколенок. Он работал в Главном управлении обучения, формирования и боевой подготовки. Доложив ему о своем прибытии, я спросил, не знает ли он, по какому делу меня

вызвали.

- Может, снимут и...

- Могут снять,-развел руками Соколов-Соколенок,- и... - При этом он одну руку опустил вниз, а другую поднял вверх: как, мол, хочешь, так и гадай. Давай-ка, Константин Андреевич, сначала попьем чайку, потом доложим начальству о твоем прибытии.

Нам принесли по маленькому ломтику черного хлеба, два кусочка сахару и по стакану чаю. Стало быть, жесткая продовольственная норма пришла и в управленческий аппарат... Подкрепившись, я позвонил генералу П. Ф. Жигареву, бывшему однокурснику по академии, возглавлявшему теперь Военно-Воздушные Силы страны. К вечеру раздался ответный звонок.

- Вершинин? - прозвучал в трубке голос Жигарева. - Решением Политбюро и Ставки Верховного Главнокомандования вы назначены командующим ВВС Южного фронта.

Были какие-то напутствия, которых я теперь не припомню. Соколов-Соколенок пожал мне руку, с облегчением улыбнулся и пожелал ни пуха ни пера. А рядом стоял чемоданчик с бельишком и сухариками. "Возьми, Константин, на всякий случай", - трогательно сказала мне жена, Валентина Александровда.

Утром следующего дня на самолете Ли-2 я вылетел из Москвы. По пути на фронт произвел посадку на школьном аэродроме, попрощался с товарищами и семьей.

Глава четвертая. На Южном фронте

Военно-Воздушные Силы Южного фронта были созданы на базе авиации Одесского военного округа. В первый день войны они насчитывали 827 самолетов: 427 истребителей, 285 бомбардировщиков и 115 штурмовиков. Около 20 процентов боевых машин составляли новые образцы, разработанные конструкторскими бюро и прошедшие войсковые испытания: МиГ-3 и Пе-2.

Немецкое командование сосредоточило против войск Южною и Юго-Западного фронтов румынскую авиацию и свой 4-й воздушный флот (командующий - генерал Лер), насчитывавший в общей сложности до 1300 самолетов различных типов. Таким образом, противник имел почти двойное количественное превосходство в авиации. Не утруждая читателя статистикой, замечу, что вражеский истребитель "Мессершмитт-109а" почти по всем тактико-техническим данным и по вооружению превосходил наши И-16, "чайки" (И-153) и даже "миги" на малых высотах; что же касается бомбардировщиков, то лишь один наш ДБ-3 имел большую, чем у "Хейнкель-111" и "Юнкерс-88" дальность и бомбовую нагрузку, однако в скорости он уступал "юнкерсу".

Немецкие летчики занимались воздушным разбоем еще во

времена абиссинских и испанских событий и затем несколько лет в большинстве государств Западной, Центральной и Южной Европы. Поэтому гитлеровское командование предполагало уничтожить авиацию наших приграничных округов в первые же дни войны.

В канун вероломного нападения фашистской Германии на Советской Союз в Одесском военном округе проходили авиационные учения. Командующий ВВС генерал-майор авиации М. Г. Мичугин, его заместитель по политчасти бригадный комиссар А. С. Горбунов и штаб во главе с генерал-майором авиации А. З. Устиновым находились в Тирасполе. Большинство полков перебазировалось на полевые аэродромы. Личный состав подготовил материальную часть к предстоящим полетам, рассредоточил ее и замаскировал, как того требовали учения, проводившиеся в условиях, максимально приближенных к боевым.

Находясь, по существу, в готовности номер один, авиаторы округа и не подозревали, что с рассветом им придется не "играть в войну", а вступить в бой с реальным противником. Лишь руководящему составу было известно о возможности нападения немцев в ближайшие двое суток. В директиве Наркома обороны и начальника Генерального штаба, посланной в ночь на 22 июня в западные приграничные округа, предписывалось: "...б) перед рассветом 22.6.41г. рассредоточить по полевым аэродромам всю авиацию, в том числе и войсковую, тщательно ее замаскировать;

в) все части привести в боевую готовность..."

На исходе ночи с 21 на 22 июня одновременно с передовыми отрядами фашистских наземных войск начала боевые действия и вражеская авиация. Массированными действиями с воздуха противник намеревался блокировать стационарные аэродромы и вывести из строя значительную часть самолетов. Однако этим намерениям не суждено было осуществиться: большая часть авиационных полков находилась на полевых аэродромах, остальная сумела выйти из-под удара и немедленно вступить в борьбу с противником.

Беседуя с героями первых воздушных схваток и их командирами, изучая различные документы, я впоследствии восстановил события, имевшие место на Южном фронте в начальный период Великой Отечественной войны. Не претендуя на полноту показа боевой работы авиаторов, расскажу лишь о некоторых, наиболее ярких примерах инициативы, находчивости и мужества наших летчиков.

Находясь в полевых условиях, штаб ВВС ОДВО заранее установил связь с частями и дал им необходимые указания. Вот

почему массированный налет вражеской авиации на рассвете 22 июня оказался малоэффективным.

В 5 часов 10 минут около трех десятков Ю-88 в сопровождении девяти Ме-109 появились в районе Грассулово, где базировались наши самолеты СБ и Пе-2. Противник не без опасения предпринимал налет, раз его бомбардировщиков прикрывали истребители.

Ведущая девятка "юнкерсов" сбросила бомбы с высоты 1000 метров. Они разорвались в полукилометре от стоянки рассредоточенных самолетов и не причинили никакого вреда.

На цель устремились остальные бомбардировщики, прикрываемые "мессершмиттами". И тут появился МиГ-3, пилотируемый командиром эскадрильи капитаном Кармановым Афанасием Георгиевичем. Имея преимущество в высоте, комэск быстро сориентировался и устремился в атаку на "юнкерсов". Удар сзади сверху - и один из бомбовозов рухнул вниз.

Переполошенные летчики остальных вражеских экипажей, опасаясь такой же участи, сломали боевой порядок, рассыпались и повернули от аэродрома. Истребители же, рассчитывая на легкую победу, бросились на "мига". Девять против одного.

У Карманова три пулемета: БС (конструкция Н. Е. Березина и А. А. Суранова) калибра 12,7 миллиметра и два ШКАСа (конструкции Б. Г. Шпитального и И. А. Комарицкого) калибра 7,62 миллиметра. У вражеской девятки - как минимум 18 пулеметов и 9 пушек "эрликон" двадцатимиллиметрового калибра, а по максимальному варианту - 36 пулеметов и 18 пушек. Только боец необыкновенной воли и завидного мужества может не дрогнуть в такой ситуации. И Афанасий Карманов принял бой.

Отлично владея техникой пилотирования, капитан буквально выскользнул из-под удара истребителей противника и сам атаковал одного из них. "Мессершмитт" загорелся. Решив во что бы то ни стало уничтожить "миг", фашистские летчики открыли огонь из всех пулеметов и пушек.

Отбиваясь от восьмерки "мессов", Афанасий Карманов и сам нападал на них. Но вот нескольким гитлеровцам удалось атаковать его сверху сзади. Снаряды и пули буквально изрешетили самолет, однако советский летчик продолжал сражаться. Затем он перевел машину в резкое пикирование и почти у самой земли вышел из боя. "Мессершмитты" бросились в погоню, но было уже поздно. На бреющем полете капитан Карманов оторвался от преследователей. А на земле догорали два сбитых им немецких самолета - бомбардировщик и истребитель.

На горизонте показались еще две группы вражеских

бомбардировщиков. Однако паши зенитчики не допустили их к Грассуловскому аэродрому.

Фашистская авиация пыталась бомбить и другие наши аэродромы. В частности, она произвела крупный налет на Бельцы. Там базировался 55-й истребительный авиационный полк, которым командовал майор В. П. Иванов.

Посты воздушного наблюдения, оповещения и связи (ВНОС) доложили, что с запада на высоте 3000 метров идут более 20 бомбардировщиков "Хейнкель-111" под прикрытием 18 истребителей "Мессершмитт-109". Дежурная эскадрилья в составе 8 истребителей МиГ-3 немедленно поднялась в воздух и в 5 часов 15 минут вступила в бой. Ни относительно большая высота, на которой "хейнкели" шли к Бельцам, ни заход на цель с приглушенными моторами не обеспечили немцам внезапности удара с воздуха. Наши истребители, разбившись на две группы, вступили с ними в схватку. Одна четверка "мигов" отвлекла внимание "мессершмиттов", вторая устремилась на бомбардировщиков.

"Хейнкели" не выдержали решительных и дерзких атак и, не доходя до аэродрома, беспорядочно сбросили бомбы. Лишь одному бомбардировщику удалось прорваться к стоянке самолетов. От взрыва его осколочно-зажигательных бомб возник пожар на складе ГСМ, незначительные повреждения получили три "мига". При развороте бомбардировщика на обратный маршрут он был подбит нашими истребителями и рухнул вниз вместе с другим Хе-111, подожженным "мигами".

"Мессершмитты", имея более чем двойное численное превосходство, решили сковать боем нашу восьмерку. "Миги" приняли вызов противника и не пускали его на запад до тех пор, пока с аэродрома Бельцы не подоспели остальные истребители 55-го полка, подготовленные авиационными специалистами под вражеским огнем.

Теперь преимущество было на стороне советских летчиков, и гитлеровцы поспешили повернуть на запад. Один из оторвавшихся от боевого порядка "мессершмиттов" был сбит. Охваченный огнем, он врезался в землю на границе аэродрома.

Таким образом, и по Бельцам противнику не удалось нанести внезапный удар. Его план был сорван благодаря бдительности постов ВНОС, активным действиям наших летчиков.

Закончился провалом и воздушный налет фашистов на район базирования 67-го истребительного авиационного полка, которым командовал майор Б. А. Рудаков. Надо сказать, что летчики этой части в довоенное время служили примером для всех авиаторов Одесского военного округа. Высокая выучка как нельзя лучше

пригодилась им в пору тяжелых испытаний.

...В направлении аэродрома Болгарика на высоте 2500 метров шел вражеский разведчик. Майор Рудаков приказал лейтенанту Ермаку перехватить его и уничтожить. Юркий И-16 немедленно взмыл в воздух. Заметив его, фашист круто изменил курс, пытаясь уклониться от ее 1 речи. Но спастись бегством ему не удалось. Ермак догнал разведчика и, хотя тот искусно маневрировал, сбил его. Так он открыл боевой счет своего полка.

Летчики майора Рудакова уже знали о том, что фашистская Германия напала на Советский Союз без объявления войны. На аэродроме только что состоялся митинг, и весь личный состав части находился в боевой готовности, Поэтому, когда на командный пункт поступило донесение о том, что к аэродрому приближаются девять вражеских бомбардировщиков (а это произошло вскоре после того, как лейтенант Ермак сбил разведчика), Рудаков поднял в воздух группу истребителей во главе со старшим лейтенантом А. И. Мокляком, Ведомыми у него были Ермак, Курочка и другие комсомольцы

Перехватив бомбардировщиков, наши истребители атаковали их. Ведущему удалось сбить один бомбовоз. Остальные самолеты были рассеяны.

Потерпев две неудачи, противник убедился, что аэродром Болгарика - крепкий орешек, что к нему не подойти малыми силами. И немецкое командование предприняло массированный налет, в котором участвовало 50 бомбардировщиков и 30 истребителей.

Вражеские самолеты шли волнами, с интервалом между группами в две-три минуты; каждую девятку "хейнкелей" прикрывала шестерка "мессершмиттов". Обнаружив первую волну, майор Рудаков поднял в воздух все наличные силы - 50 истребителей. Разделившись на две группы, наши летчики атаковали одновременно и бомбардировщиков и "мессеров". Боевой порядок "хейнкелей" был сразу же расстроен. Отсеченные от "мессершмиттов", они сбросили бомбы на дальних подступах к аэродрому и повернули назад. Однако пяти бомбовозам не удалось уйти. Охваченные огнем, они рухнули на землю. Дерзкими лобовыми атаками были сбиты и два "мессера".

В этом жарком и напряженном бою отвагу и самоотверженность проявил коммунист А. И. Мокляк. Два вражеских самолета он сбил пулеметным огнем, третьего - таранил. Таран - оружие сильных духом. И летчик-герой без колебаний применил его. Ценой своей жизни он спас от бомбового удара и аэродром, и десятки находившихся там людей...

В течение дня часть майора Рудакова успешно отразила три воздушных налета противника, сбив при этом 14 самолетов. Шесть летчиков, выпрыгнувших с парашютами, были взяты в плен. Весть о внушительной победе 67-го истребительного авиационного полка облетела все авиационные части Южного фронта.

Наряду с налетами на аэродром враг пытался бомбить железнодорожные узлы и магистрали, чтобы парализовать работу транспорта. Утром 22 июня более 20 бомбардировщиков Хе-111 на высоте около 1300 метров появились на подступах к железнодорожной станции Кишинев. Однако здесь они напоролись на группу наших истребителей. Смело атакуя, советские летчики сумели поджечь две машины. Спасаясь от гибели, вражеские экипажи покинули горящие "хейнкели" на парашютах. Остальные бомбовозы, освободившись от груза, повернули назад. Ни одна бомба не упала на Кишиневский железнодорожный узел.

В то же утро немцы предприняли попытку разрушить на Днестре Бендерский мост, снизывающий молдавскую группировку войск Южного фронта с основными пунктами снабжения. 60 бомбардировщиков и истребителей противника были встречены сначала мощным зенитным огнем, а затем нашими "ястребками".

Они вынудили гитлеровцев отвернуть от цели и возвратиться.

Второй налет на мост фашисты предприняли в 14 часов 30 минут. В нем участвовало также 60 "юнкерсов" и "хейнкелей". И снова они натолкнулись на мощный огневой заслон наших зенитчиков и летчиков-истребителей. Из 400 бомб, сброшенных противником с высоты 1500- 2000 метров, ни одна не попала в цель.

Немецкое командование и позже неоднократно бросало свою авиацию на уничтожение Бендерского моста. Однако все попытки врага оказались безуспешными. Мост продолжал функционировать.

Характерно, что в первый день войны наша авиация вела не только оборонительные бои, но и наносила ответные удары. В частности, бомбардировщики СБ и Пе 2 совершили несколько налетов на мосты через реку Пруг в районах Ясс и Галаца. Во время боевого вылета семнадцати самолетов 5-го бомбардировочного авиационного полка были отмечены прямые попадания в Галацкий мост. Надо было обладать поистине исключительным хладнокровием, чтобы в такой напряженный момент решать столь сложные боевые задачи.

Полагаю, что приведенных примеров вполне достаточно, чтобы иметь хотя бы общее представление о действиях ВВС

Одесского военного округа в первый день Великой Отечественной войны. Эти факты свидетельствуют о том, что противнику, несмотря на его численное превосходство в авиационной технике, не удалось уничтожить паши самолеты на аэродромах и лишить нас возможности наносить ответные удары. Второй, более важный по своему значению вывод состоит в том, что советские летчики продемонстрировали высокое профессиональное мастерство, твердость морального духа, проявили массовый героизм в борьбе с иноземными захватчиками. В ожесточенных воздушных схватках с врагом они уничтожили 40 вражеских бомбардировщиков и истребителей. Наши потери в этот день составили 23 самолета, причем большинство из них мы потеряли во время налетов авиации противника на аэродромы. Одним словом, сравнение явно не в пользу врага.

Объективности ради следует заметить, что действия ВВС Одесского военного округа в этот день были слабо увязаны с боевыми усилиями наших наземных войск (в основном 9-й армии), вступивших в приграничное сражение с немецко-фашистскими оккупантами.

В самом начале Великой Отечественной войны из Москвы в Винницу выехала оперативная группа в составе командующего ВВС Южного фронта генерал-майора авиации П. С. Шелухина, ранее занимавшего должность заместителя командующего ВВС МВО; заместителя командующего по политчасти бригадного комиссара В. И. Алексеева, бывшего начальника отдела спецкадров Главного политуправления РККА; начальника оперативного отдела майора К. Н. Одинцова, работавшего начальником разведотдела штаба ВВС МВО; начальника разведывательного отдела подполковника Г. А. Дроздова, выдвинутого на этот пост с должности начальника штаба истребительного авиаполка; начальника связи военного инженера 1 ранта К. А. Коробкова, назначенного с равноценной должности в ВВС МВО; флагманского штурмана подполковника В. И. Суворова, бывшего флаг-штурмана ВВС МВО. Два дня спустя на фронт отбыла остальная часть управления.

Вновь сформированному штабу поначалу пришлось встретиться с большими трудностями. Во-первых, он был укомплектован личным составом только на 60-65 процентов. Во-вторых, с большинством подчиненных частей еще не была налажена связь. В-третьих, штабисты пока не знали в деталях обстановки на фронте и возможностей своих полков. Все это, вместе взятое, осложняло организацию четкого и непрерывного управления боевыми действиями авиации. И тем не менее уже к 1 июля работа штаба была в основном налажена, действия ВВС

фронта стали носить более целеустремленный характер.

Несколько слов об общей обстановке на юге страны. Известно, что наряду с одним из основных стратегических направлений наступления немецко-фашистских войск (из района Люблина на Житомир-Киев), предусмотренных планом "Барбаросса", намечался вспомогательный удар из Румынии, на территории которой, вдоль западного берега Прута, были сосредоточены 11-я немецкая, а также 3-я и 4-я румынские армии. Эти войсковые объединения входили в состав группы армий "Юг", имевшей в своем составе 57 дивизий и 13 бригад.

Перед 11-й немецкой, 3-й и 4-й румынскими армиями стояла задача сковать противостоящие им войска Одесского военного округа, а затем по мере развития общего прорыва в направлении Люблин - Житомир - Киев - Запорожье перейти в наступление и во взаимодействии с румынской авиацией и соединениями немецкого воздушного флота препятствовать организованному отходу советских частей.

До начала июля наземные войска противника, сосредоточивая свои силы и готовясь к форсированию реки Прут, не предпринимали массовых активных действий, исключая бои с нашими пограничниками. Немецкая и румынская авиация, как я уже говорил, пыталась наносить удары по аэродромам, чтобы завоевать господство в воздухе, парализовать действия советских наземных войск, разрушить железнодорожные узлы, мосты и другие коммуникации.

Военно-Воздушные Силы Южного фронта оказывали врагу упорное сопротивление. Летчики-истребители вели ожесточенные воздушные бои, прикрывали от налетов противника Кишинев, Тирасполь, Винницу, Одессу и другие крупные населенные пункты, а также железнодорожные узлы, мосты через Днестр и Днепр, штаб фронта и штабы 9-й и 18-й армий. Бомбардировщики и штурмовики наносили по врагу ответные удары.

В ходе этих боев многие авиаторы показали пример самоотверженного выполнения своего воинского долга. Так, известный уже читателю капитан А. Г. Карманов 23 июня в воздушной схватке над Кишиневом сбил три "мессершмитта". Приземлившись на аэродроме Ревака, чтобы заправить самолет горючим и пополнить боеприпасами, летчик заметил, что к аэродрому приближаются четыре Ме-109. Штурмовыми действиями они могли вывести из строя самолеты и причинить немало других бед. Не ожидая полной заправки самолета, капитан немедленно поднялся в небо и смело вступил в схватку с противником. В этом бою Афанасий Георгиевич погиб, не допустив штурмовки аэродрома. За этот подвиг он был посмертно

удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

Восьмидневная подготовка позволяла немцам начать переправу через Прут одновременно в нескольких местах. Чтобы сорвать замыслы врага и нанести ему как можно больший урон, командование ВВС Южного фронта организовало 2 июля бомбардировочный налет по скоплению его войск, артиллерии и танков в районах Костешти и Стефанешти. 49 бомбардировщиков ДБ-3 под прикрытием 18 МиГ-3 и 18 И-153 последовательными эшелонированными ударами нанесли противнику довольно ощутимые потери. Днем раньше наша авиационная группа в составе 12 СБ, 3 Пе-2, 24 И-153 под прикрытием 15 МиГ-3 разрушила железнодорожный мост у Скулени.

3 июля генерал Шелухин поставил перед авиацией Южного фронта задачу: частями ВВС 18-й армии наряду с боевыми действиями в интересах наземных войск разрушить вновь наведенные переправы и уничтожить живую силу противника в районе Стефанешти; авиационным полкам 9-й армии основные усилия сосредоточить на разрушении переправ через Прут и уничтожении войск, скопившихся в районе Стефанешти, а также подавлении вражеской авиации на аэродромах Яссы, Роман, Пьятра, Бакэу, Фокшаны, Бузэу, Рымникул-Серат и Брайлов.

Из-за плохой погоды - густого тумана над территорией противника - удары по аэродромам не состоялись. Остальная же часть боевой задачи была успешно выполнена.

Сдерживая натиск численно превосходящего врага, наши наземные войска в последующие дни отходили из Молдавии на Украину. Тем временем Военно-Воздушные Силы Южного фронта прикрывали их отход, разрушали переправы на Пруте и Днестре, бомбили аэродромы в районах Ясс, Роман, Пьятра, Бакэу, Фокшаны, Рымникул-Серат, Брайлов, вели разведку войск противника в окрестностях Бакэу, Думени, Фокшан, уничтожали живую силу и технику врага на главном оперативном направлении.

Приведу несколько примеров, характеризующих инициативные и умелые действия авиаторов в те нелегкие дни.

Командование 88-го истребительного авиационного полка (командир майор А. Г. Маркелов, заместитель по политчасти батальонный комиссар В. Е. Потапов, начальник штаба капитан Г. А. Пшеняник) получило сведения о том, что северо-западное Винницы противник накапливает авиацию. На разведку послали одного из лучших летчиков - младшего лейтенанта В. Ф. Демсика. Командир экипажа отлично справился с этой задачей: в районе Погонное он обнаружил аэродром, на котором было сосредоточено до 70 немецких самолетов.

О результатах воздушной разведки А. Г. Маркелов тут же доложил командующему ВВС Южного фронта. Генерал Шелухин приказал немедленно нанести удар по скоплению вражеской авиации. Андрей Гаврилович Маркелов подобрал экипажи для выполнения этой задачи, проинструктировал их. Вывести группу на цель поручили младшему лейтенанту Деменку, который уже летал в расположение немецкого аэродрома.

Подойдя к цели, Деменок первым устремился в атаку. Затем майор Маркелов вместе с остальными летчиками обрушили огонь на вражеские самолеты. За первым заходом последовал второй, третий. На стоянках запылало десять машин. Когда зенитная артиллерия открыла огонь, наши истребители уже легли на обратный курс.

Во второй половине июля штурман того же полка капитан В. Б. Москальчук, летчик большого таланта, мужества и героизма, вылетел на разведку войск противника в район Умани. Обнаружив крупную вражескую группировку, он развернулся в сторону своего аэродрома, но вскоре был подбит огнем зенитной артиллерии. Однако, несмотря на выход из строя мотора и на то, что в планере оказалось множество пробоин, капитан сумел произвести посадку на своей территории - буквально в нескольких метрах от переднего края. Попав под сильный артиллерийский и пулеметный огонь, Москальчук сжег свой самолет и доставил командиру механизированного корпуса генерал-лейтенанту Новосельскому цепные сведения о противнике. В результате части этого корпуса уничтожили крупную вражескую группировку и захватили много трофеев.

С большим напряжением действовали наши авиационные полки 22 и 23 июля. Они наносили бомбовые удары по скоплениям вражеских войск, которые настойчиво рвались к западному берегу Днепра, чтобы лишить советские наземные части возможности организованно переправиться на восточное побережье реки, привести себя в порядок и занять там оборону.

Сложившаяся обстановка вынудила штаб ВВС Южного фронта за период с 24 июня по 19 августа семь раз менять место своего расположения. Это обстоятельство в значительной мере усложняло управление подчиненными частями. Основным средством общения были самолеты У-2. И тут нас выручали офицеры связи. В условиях господства в воздухе вражеской авиации они на легкомоторных самолетах разыскивали свои наземные части и садились нередко перед носом противника. Передав кому следует приказ или боевое распоряжение, они получали информацию об изменениях обстановки на фронте и спешили своевременно доставить ее в штаб ВВС фронта. Следует

особенно отметить слаженную и четкую работу личного состава 8-й Отдельной авиационной эскадрильи связи.

Упорное сопротивление наших наземных войск, активно поддерживаемых авиацией, не позволили противнику с ходу форсировать Днепр.

Накапливая силы на западном берегу реки, гитлеровцы готовились к рывку в направлении Запорожья. Им удалось было захватить Хортицу но советские войска мощной контратакой вынудили их оставить остров.

В течение девяти дней армии Южного фронта укрепляли оборону на левом берегу Днепра. Авиация также приводила себя в порядок. Одновременно мы вели непрерывную воздушную разведку, наносили бомбоштурмовые удары по скоплениям немецко-фашистских войск, по переправам, возводимым неприятелем у Запорожья и Каховки. В то время было установлено, что на днепропетровском направлении сосредоточивается танковая армия Клейста для нанесения удара по линии Новомосковск - Синельникове - Пологи - Орехов и далее на Мариуполь. Цель этого удара - окружить и уничтожить армии Южного фронта. Вспомогательный удар гитлеровцы намеревались нанести в направлении Берислав (Каховка) - Мелитополь. В дальнейшем враг планировал наступление на Перекоп и Крым, а также преследование наших отступающих войск, с тем чтобы в районе Бердянск Мариуполь соединиться с армией Клейста.

К началу Каховской операции немцы сосредоточили на этом участке до 180 самолетов против наших 150. Вражеская авиация непрерывно наносила удары по боевым порядкам войск Южного фронта и по его тылам.

Тяжелые бои шли и на ближних подступах к Днепропетровску. Недостаток авиационных сил на правом крыле фронта генерал Шелухин в какой-то мере компенсировал использованием в качестве дневных бомбардировщиков машины Р-5 Мелитопольского авиационного училища. Они летали на задания группами до 10-12 единиц под прикрытием И-16. Однако Р-5 несли значительные потери.

В воздушных схватках с врагом, как и прежде, особенно активно дрались летчики 88-го истребительного авиационного полка. Вот несколько примеров.

Четверка И-16, возглавляемая капитаном В. Б. Москальчуком, прикрывала наземные войска в районе Днепродзержинска. В то же время группа Р-5 наносила бомбардировочный удар по противнику, пытавшемуся наводить переправу через Днепр. Воспользовавшись туманом и дымкой, пять "мессершмиттов" внезапно атаковали нашу бомбардировочную группу. Два

самолета Р-5 сразу же загорелись, а экипажи выбросились с парашютами. Чтобы предотвратить расстрел парашютистов в воздухе, Москальчук бросил свою четверку в атаку на противника. Из-за ограниченной видимости его ведомые оторвались, и ему одному пришлось вступить в бой с пятью Ме-109.

В неравной схватке капитан сбил два немецких истребителя, но и сам был ранен в ногу. На поврежденной машине он произвел вынужденную посадку в расположении одной из артиллерийских бригад, рядом со спасенными им парашютистами...

Однажды, прикрывая переправу через Днепр, младшие лейтенанты Василий Деменок и Василий Липатов заметили приближавшуюся к ним группу вражеских истребителей в составе 18 Ме-109. Не дрогнули советские летчики и смело вступили в неравный бой с неприятелем. Василий Деменок сбил три "мессершмитта". Когда у него иссякли боеприпасы, он направил свою машину в гущу Ме-109 и, столкнувшись с одним из них, героически погиб. С такой же самоотверженностью сражался и Василий Липатов, павший смертью храбрых в этой жестокой схватке. Применив таран, герои погибли, но не допустили гитлеровцев к переправе.

Летчик того же полка лейтенант В. А. Князев на самолете И-16 вылетел сфотографировать вражескую переправу в районе Днепропетровска. На подступах к цели фашисты открыли по нему сильный зенитный огонь. Не считаясь с опасностью, командир экипажа произвел три захода и доставил в полк отличные фотоснимки. Теперь требовалось разрушить переправу.

Первым вызвался пойти на это необычное задание командир эскадрильи капитан Локтионов. Техники подвесили на "чайку" стокилограммовую бомбу, и капитан, поднявшись в ночное небо, взял заданный курс. Отлично владея слепыми полетами, Локтионов строго в расчетное время вышел на цель, выполнил противозенитный маневр, поскольку немцы открыли по нему сильный огонь, и прямым попаданием бомбы взорвал переправу.

Находясь в Запорожье, штаб ВВС Южного фронта организовал тесное взаимодействие с расположенными здесь авиачастями Юго-Западного фронта и с 4-м бомбардировочным авиационным корпусом, которым командовал полковник В. А. Судец. Часть сил этого соединения использовалась в интересах наших наземных войск. При нанесении ударов по скоплениям живой силы и техники врага на днепровском правобережье, по переправам через реку и другим объектам экипажи ДБ-3 приняли новое средство подавления врага - ампулы с горючей смесью "КС". В боях за Днепр на противника было сброшено 36 000 таких ампул. Их применение наносило большой урон врагу и угнетающе

действовало на психику гитлеровских солдат п офицеров.

В ходе интенсивной боевой работы наши авиачасти несли потери и в людях и в технике. К концу августа в полках осталось по 10-12, а то и менее самолетов. Надеяться на скорое пополнение не приходилось, поскольку большинство авиационных заводов эвакуировалось в глубокий тыл страны. Нужно было искать другой выход. И этот выход был найден благодаря изобретательности и трудолюбию инженерно-технического состава ВВС фронта, возглавляемого П. В. Родимовым.

В каждой части были созданы специальные группы и эвакуационные команды, которые собирали самолеты, совершившие вынужденную посадку на своей территории. Специальные ремонтные бригады, организованные, как правило, при ПАРМ-1, быстро восстанавливали поврежденные машины. Приходилось прибегать и к такому методу: с самолетов, подлежащих отправке в ремонтные органы, снимались дефицитные агрегаты, а взамен снятых ставились неисправные. Это позволяло быстро, в течение нескольких часов, восстанавливать два-три самолета, и полк продолжал боевые действия.

Проведенная работа дала ощутимые результаты. Только за сентябрь 1941 года в частях силами ПАРМ-1 и приданных им бригад техсостава было восстановлено (отремонтировано) 320 машин.

И все-таки авиации не хватало, особенно бомбардировочной. Командование ВВС Южного фронта решило использовать для этой цели (в ночное время) самолеты У-2. Сначала бомбометание производилось примитивным способом. Летчик осуществлял прицеливание по расчету времени, беря за исходную точку визирования переднюю кромку нижнего крыла. Подпустив цель к кромке, он, в зависимости от высоты, отсчитывал определенное число секунд, затем сбрасывал бомбы. Расчет времени был составлен для наиболее часто применяемых высот и заучивался летчиками на память. И надо сказать, что точность нанесения бомбовых ударов с высот до 700 метров была вполне удовлетворительной.

Некоторое время спустя на самолетах У-2 поставили специальное оборудование для ночных полетов и бомбодержатели. Эту работу выполнили коллективы 131 и 140 авиамастерских под непосредственным руководством старшего инженера ВВС фронта по вооружению П. В. Вайзингера.

Первые боевые испытания таких переоборудованных У-2 состоялись 25 августа 1941 года. Они были успешно

использованы для нанесения ударов по боевым порядкам вражеских войск на правобережье Днепра, в районе Берислав (Каховка). Подход к цели, находившейся на удалении 60-70 километров от аэродрома, где базировалась У5-я отдельная авиаэскадрилья, производился с планирования, на приглушенных моторах. Это обеспечивало внезапность налета.

Вскоре в мастерских Геническа была переоборудована для ночного бомбометания довольно большая группа У-2. Опыт их боевого применения был распространен не только на Южном, но и на других фронтах. А с конца 1941 года такие легкие ночные бомбардировщики стали в массовом количестве поступать на вооружение частей. Их бомбовая нагрузка достигала 200 килограммов. В дальнейшем полки легкомоторной ночной бомбардировочной авиации сыграли немаловажную роль в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками.

Глава пятая. Грозы Донбасса

В начале третьей декады сентября 1941 года противнику удалось подойти к Мелитополю, Геническу и Перекопу, создать непосредственную угрозу угольному центру страны - Донбассу. Командующий войсками Южного фронта генерал-лейтенант Д. И. Рябышев пригласил в свой штаб командармов, в том числе и меня, и рассказал о сложившейся обстановке.

- Ударами первой танковой группы из Днепропетровска и одиннадцатой армии из района Каховки в общем направлении на Осипенко враг намеревается окружить и уничтожить войска нашего фронта, - говорил командующий. - Сейчас он ведет перегруппировку сил. У нас имеются благоприятные условия для наступления в направлении Мелитополя и Белозерска с задачей разбить сосредоточенные там силы противника, а затем во взаимодействии с Черноморским флотом и пятьдесят первой Отдельной армией прижать его группировку к морю и уничтожить. Наступление назначаю на двадцать четвертое сентября. Восемнадцатая армия наносит главный удар, девятая - вспомогательный. Авиация содействует наземным войскам и выполняет самостоятельные боевые задачи, указанные в приказе.

К тому времени ВВС Южного фронта объединяли части, непосредственно подчинявшиеся нашему штабу, армейскую авиацию и 5-ю резервную авиационную группу (РАГ-5). Военно-воздушные силы 9-й, 12-й и 18-й армий имели в своем составе в общей сложности 10 полков, большинство из которых были истребительными. 5-я резервная авиагруппа располагала пятью полками - двумя штурмовыми, двумя истребительными и одним ближне-бомбардировочным. В подчинение командующего ВВС фронта входили две двухполковые смешанные авиадивизии. 21-я

сад дислоцировалась в районе Новониколаевки, северо-восточное Запорожья. В ее состав входили полк самолетов СБ, летавший в ночных условиях, и полк ближних бомбардировщиков Пе-2, 66-я сад включала в себя 149-й истребительный полк, летавший на МиГ-3 и ЛаГГ-3, и 288-й полк ближних бомбардировщиков, вооруженный самолетами СУ-2.

Возвращаясь в штаб ВВС фронта, я находился под впечатлением воодушевляющих слов командующего. Он говорил, что хотя в общем-то мы отступаем, но нет-нет да и собираем силы в кулак и этим кулаком бьем по железным зубам врага! Вот и на завтра тоже планируется удар по гитлеровским полчищам. На душе было радостно от того, что генерал Рябышев и его штаб в деталях продумали план подготовки к наступлению, четко определили роль и задачи каждого соединения и полка.

Радость, однако, вскоре сменилась тревогой. Войска 18-й армии не успели произвести перегруппировку, и наступление было отложено на трое суток. Противник же за это время перебросил на юг с мелитопольского направления три пехотные дивизии и активизировал свои действия. Оставив Перекоп, 51-я Отдельная армия отошла к Ишуньским высотам. Основные силы врага были сосредоточены на днепропетровском направлении, там оборонялись наши 12-я и 6-я армии.

Несмотря на сложность обстановки, генерал Рябышев не отменил своего решения. 27 сентября в 10 часов утра 18-я армия перешла в наступление. Приданная ей авиация обеспечивала продвижение наземных частей. Действуя по заранее разработанному плану, полки наносили штурмовые и бомбовые удары по танковым и механизированным колоннам противника, по его артиллерии и пехоте. Наши истребители уничтожали вражеских бомбардировщиков, встречая их на дальних подступах к переднему краю, активно вели бои за господство в воздухе.

Части ВВС 9-й армии тоже действовали слаженно и эффективно, обеспечивая наступление наземных войск. Они наносили штурмовые удары по врагу в районах Веселое, Елизаветовка, Воробьевка, Михашювка, Анновка и Акимовка, вели разведку в Рубановке, М. Серагозах и Федоровке.

12-я и 6-я (бывшая резервная) армии, как я уже говорил, противодействовали днепропетровской группировке противника. Ее мотомеханизированные части начали продвижение на юг. Штурмовые и бомбовые удары по ним наносили наши остальные авиационные силы.

К исходу четвертого дня операции советские войска, преодолевая упорное сопротивление врага, продвинулись вперед на 25-30 километров. Имелись предпосылки для развития успеха.

Однако обстановка, сложившаяся на правом крыле фронта, не позволила этого сделать: у Колебяхи танковая группа Клейста прорвала нашу оборону и вплотную подошла к Новомосковску.

За каждую улицу, за каждый дом героически сражались наши воины, но под натиском превосходящих сил противника вынуждены были оставить город. Продолжая продвижение на юг, танковые колонны врага заняли станцию Синельниково. Чтобы укрепить правый фланг Южного фронта, генерал Рябышев перебросил туда с каховского направления две дивизии - стрелковую и кавалерийскую, Однако этих сил оказалось недостаточно для остановки врага.

В целях сохранения войск, которым угрожало окружение, 1 октября наступательная операция на левом крыле фронта была приостановлена. По приказу командующего начался отвод 9-й и 18-й армий на рубеж Павлоград, Большой Токмак, Мелитополь, озеро Молочное. Началась Донбасская оборонительная операция, продолжавшаяся до 30 октября.

5 октября вместо генерал-лейтенанта Д. И. Рябышева в командование фронтом вступил генерал-полковник Черевиченко Яков Тимофеевич. Это был высокий, стройный, крепко сложенный человек. В молодости, будучи красным кавалеристом, он воевал неподалеку от этих мест с белогвардейцами. После гражданской войны остался в рядах Красной Армии и прошел большой путь - от командира эскадрона 4-и кавалерийской дивизии С. М. Буденного до крупного военачальника.

Генерал Черевиченко вызвал меня в штаб фронта и кратко объяснил обстановку:

- Первая танковая армия противника нацелила свой удар в стык флангов двенадцатой и восемнадцатой армий, севернее Орехово. Если Клейсту удастся прорвать нашу оборону - а это вполне возможно, ибо наши войска не успели как следует закрепиться на занимаемых позициях, - то полагаю, что его танковая армия пойдет на соединение с одиннадцатой армией вот здесь, - Черевиченко показал на карте район севернее города Осипенко.- Это чревато большой опасностью для наших войск. Понимаешь, Константин Андреевич?

- Да, товарищ командующий. Положение трудное.

- Пока только трудное, - согласился Яков Тимофеевич. - А в дальнейшем может стать критическим. Поэтому мобилизуй все свои силы, днем и ночью бей по Клейсту с воздуха. План боевых действий согласуй со штабом, вечером доложишь его на Военном совете фронта.

Наш штаб, уже дважды менявший место дислокации, находился теперь в Петровском. Возвратившись от

командующего, я пригласил А, З. Устинова, К. Н. Одинцова, Г. А. Дроздова, К. А. Коробкова и других начальников отделов и служб и рассказал им о задачах, поставленных генерал-полковником Я. Т. Черевиченко. Обменявшись мнениями, приступили к разработке плана боевых действий авиации фронта.

Военный совет утвердил наш план. 8 октября на рассвете сотни экипажей истребителей, бомбардировщиков и штурмовиков поднялись в воздух. Наша главная задача состояла в том, чтобы сдержать вражеское наступление и обеспечить планомерный отход своих наземных войск. День выдался чрезвычайно напряженным. Ночью экипажи тоже летали на задание. Так продолжалось трое суток. За это время мы уничтожили 62 вражеских танка, 680 автомашин с различными грузами и живой силой, 7 зенитных установок, 40 мотоциклов с водителями, 13 автоцистерн с горючим и 2 самолета.

Ознакомившись с итогами боевых действий ВВС фронта, генерал Я. Т. Черевиченко поблагодарил авиаторов.

- И тебе спасибо, Константин Андреевич. Сорвали твои соколы немецкий план окружения наших войск. Правда, армейцы и сами, отходя в район Волновахи и Мариуполя, применяли активные маневры, но без помощи авиации им было бы значительно труднее сдерживать натиск противника.

Штурмовые и бомбовые удары по врагу осуществлялись непрерывно. Они не только наносили ему тяжелые потери в живой силе и технике, но и держали его в постоянном напряжении, изматывая физически и морально.

В мобилизации личного состава авиационных частей на образцовое выполнение боевых заданий командования большую роль сыграли работники авиационного отделения политуправления Южного фронта, которыми руководил полковой комиссар К. И. Баранов, политработники ВВС армий, авиационных частей и подразделений, партийные и комсомольские организации. Вот один из многочисленных примеров.

18 октября в 4-м штурмовом авиационном полку (командир - майор С. Г. Гетьман, комиссар - батальонный комиссар Б. Е. Рябов) состоялось партийное собрание, на котором обсуждался вопрос о задачах коммунистов по выполнению приказа Военного совета фронта, призвавшего всеми силами преграждать пути врагу. Краткий, но содержательный доклад сделал Гетьман. Выступившие в прениях члены и кандидаты партии единодушно заявили, что они с честью выполнят задачи, поставленные перед ними, обрушат на фашистов всю мощь своих самолетов. Подобные решения были приняты в партийных и комсомольских

организациях других частей.

А 19 октября, как назло, выдалась нелетная погода:

облачность опустилась до 25 метров, шел снег, чрезвычайно ограничивавший видимость. Но в ВВС 9-й армии, в том числе и в 4-м полку, нашлись авиаторы, которые и в таких условиях вылетели сначала на разведку, а затем на штурмовку противника. Сделав 16 вылетов, они уничтожили 9 автомашин и 150 вражеских солдат и офицеров. Большую ценность представляли и добытые ими сведения о немецко-фашистской группировке.

Погода не улучшилась и 20 октября. Тем не менее летчики опять ходили на боевые задания. В районах Бобриков, Волошине, Константиновка, Родиново-Несветайское, Кутейниково, Больше-Крепинская они основательно потрепали врага. Было уничтожено немало живой силы и техники противника. В воздушных боях наши истребители сбили 4 самолета противника. Мы потеряли тогда лишь один И-16.

20 октября (как доложил мне майор Гетьман) на штурмовку немецкой мотопехоты, занимавшей рубеж Ольховый, Карповка, водил семерку "ильюшиных" командир эскадрильи 4-го полка коммунист капитан Иванов. Несмотря на сильный зенитный огонь противника, отважные экипажи разбили 20 автомашин и уничтожили более 100 гитлеровских солдат и офицеров.

Комсомолец Николай Синяков, выполнявший задание в составе семерки, на очередную штурмовку повел сам группу "илов". При подходе к цели на "ильюшиных" напало звено "мессершмиттов".

- Атакуем в лоб! - приказал лейтенант Синяков. Он знал, что гитлеровцы крайне редко не уходят от таких атак, обычно уклоняются от них, шарахаются в стороны.

На этот раз противник принял вызов советских летчиков. Расстояние между штурмовиками и истребителями стремительно сокращалось, общая скорость их сближения достигала 800 километров в час. На дистанции наиболее эффективного огня лейтенант Синяков нажал на гашетки своих пулеметов и пушек. Ведущий "мессер", клюнув носом, вспыхнул и посыпался вниз. Его ведомые не стали продолжать бой и резким маневром ушли в облака. А Синяков и его боевые друзья, рассеяв группу вражеских истребителей, продолжали полет к цели.

В октябрьских боях особенно отличился 131-й истребительный авиационный полк, возглавляемый подполковником Л, А. Гончаровым. Его летчики и раньше отважно сражались с врагом. За первые три месяца войны они провели около 500 поединков в воздухе и сбили 63 фашистских самолета.

Примером для подчиненных, для всех однополчан служили сам командир Гончаров, его заместитель майор В. И. Давидков, а также старший политрук М. С. Токарев, капитан Д. П. Назаренко, старший лейтенант Д. И. Сигов и лейтенант Ф. С. Яровой, ставшие впоследствии Героями Советского Союза.

Давидков еще в период отражения налетов вражеской авиации на Тирасполь показал незаурядное боевое мастерство. Однажды посты ВНОС сообщили о приближении к городу армады бомбардировщиков Ю-87, прикрываемой 18 "мессершмиттами". По этому сигналу Давидков поднял в воздух 12 истребителей И-16 и смело повел их навстречу врагу. Дерзкими атаками ему и его подчиненным удалось отсечь "мессеров" от "юнкерсов" и сковать их боем. А тем временем вторая группа "ишачков", которую возглавлял Д. И. Сигов, атаковала немецких бомбардировщиков. В результате напряженного поединка противник потерял пять самолетов, а наши ни одного.

В другой раз майору Давидкову в паре с политработником Токаревым пришлось схватиться над Тирасполем с 16 Ме-109. В неравном бою они трех "мессеров" сожгли, а остальных вынудили повернуть на запад.

Старший лейтенант Сигов мужественно дрался с врагом в небе Днепропетровска. Возглавляемая им пятерка И-16 встретилась однажды с 12 "мессершмиттами". Нелегко пришлось нашим летчикам в поединке с опытными немецкими асами. Но умелое использование маневренных качеств "ишачков" на горизонталях и взаимная выручка помогли им одержать победу.

Полк Л. А. Гончарова совершал налеты и на вражеские аэродромы. Только в Белой Церкви и в Таганроге летчики этой части уничтожили около 30 самолетов противника.

За четыре месяца войны 131-й истребительный авиаполк произвел 5312 самолето-вылетов. Из них 1493- на штурмовку наземных войск противника.

Я нередко беседовал с летчиками и техниками этой части, лично ставил им наиболее ответственные задачи, присутствовал на разборах полетов. Это была дружная Соевая семья, где что ни командир экипажа, то герой, что ни техник или механик, то заботливый хозяин машины, мастер своего дела. С какой глубокой скорбью встретили авиаторы весть о гибели подполковника Л. А. Гончарова. Они поклялись отомстить врагу за смерть любимого командира и в последующих боях сдержали свое слово. Теперь полк возглавлял майор В. И. Давидков.

Наши авиационные части перебазировались в Сталинградскую, Ворошиловградскую и Ростовскую области. Здесь они доукомплектовывались и готовились к новым боям.

Некоторые полки одновременно вели воздушную разведку и даже наносили штурмовые удары по скоплениям вражеских войск.

Какие можно сделать выводы по боевой работе ВВС Южного фронта за минувший период? Вкратце они сводятся к следующему.

В связи с количественным, а в ряде случаев и качественным превосходством вражеской авиации нашим истребителям чаще всего приходилось придерживаться оборонительной тактики. Основным боевым построением являлся круг, который позволял наиболее полно использовать маневренные качества И-16 и И-153 ("чайки") на горизонталях. Некоторые летчики, особенно молодые, продолжали применять такие же тактические приемы и с получением новейших машин типа Як-1 и ЛаГГ-3. А эти истребители по своим летно-техническим данным не только не уступали немецким, но даже превосходили их, особенно в маневре на вертикалях. Шаблон в действиях и недостаточный опыт приводили к излишним потерям.

Наибольший урон по сравнению с другими видами ВВС в первые месяцы войны понесла наша бомбардировочная авиация. Это обстоятельство вынуждало нас использовать для бомбовых и штурмовых ударов истребители И-16 и И-153.

Несовершенность организационной структуры, когда авиация была придана наземным армиям и, по существу, распылена по всему фронту, в значительной мере затрудняла ее массированное использование. И все же иногда нам удавалось это делать. Так, во время Каховской операции около 70 процентов всех сил ВВС фронта действовало в основном по вражеским переправам через Днепр. А в Днепропетровской операции участвовало до 80 процентов авиачастей. Более того, сюда было переброшено несколько авиаполков из ВВС Юго-Западного фронта (из района Канева).

Напрашивается и еще один, пожалуй, самый важный вывод. Несмотря на трудности и лишения, связанные с отступлением наших войск, моральный дух летного и технического состава оставался всегда высоким. Авиаторы никогда не теряли веры в победу советского народа и его Вооруженных Сил над вероломным и коварным врагом.

К концу октября 1941 года, после захвата Мариуполя и Таганрога, южная группа немецко-фашистских войск готовилась к наступлению на ворошиловградском, ворошиловском, шахтинском и ростовском направлениях.

Главным из них было последнее, ибо Ростов рассматривался противником как "ворота" на Кавказ с его богатейшими месторождениями нефти.

На рубеже Горловка, Ольховник находился итальянский экспедиционный корпус, состоявший из трех пехотных дивизий, от Ольховника до Дмитриевки фронт занимали немецкие соединения - 49-й горнострелковый корпус и 198-я пехотная дивизия, а от Дмитриевки до Таганрога - 1-я танковая армия Клейста, основная ударная сила фашистов на Южном стратегическом направлении. Вражеской группировке противостояли войска 12-й, 18-й и 9-й армий, а также части 56-й армии, не входившей в состав Южного фронта. Кроме того, в районе Каменск, Краснодон, Тацын формировалась 37-я армия,

Авиация противника, насчитывавшая до 200 самолетов (100 истребителей, 80 бомбардировщиков и 20 разведчиков), базировалась в основном на приморских аэродромах. В отличие от летнего периода основные ее усилия были направлены на поддержку своих наземных войск в тактической глубине, а также на воздушную разведку, особенно в районах Ростова, Новочеркасска и восточное. Однако вражеские самолеты совершали налеты и на железнодорожные станции к югу и северу от Ростова.

В период, предшествовавший новому наступлению гитлеровцев, наши летчики наносили удары по скоплениям их живой силы и техники и активно вели воздушную разведку.

Можно привести десятки примеров героизма и высокого боевого мастерства советских авиаторов.

30 октября лейтенант 4-го штурмового авиационного полка Николай Синяков, о мужестве которого я уже говорил, повел звено "илов" на штурмовку автоколонны противника в районе Кирсановки, Алексеевки и Матвеева Кургана. Первый удар "ильюшины" нанесли по зенитной батарее врага, открывшей заградительный огонь. Второй и третий заходы они произвели на основную цель.

При выходе из атаки самолет ведущего загорелся. Зенитный снаряд угодил ему в бензобак. Почувствовав, что гибель неизбежна, комсомолец Синяков направил пылающую машину на скопление грузовиков. Они оказались с боеприпасами. Раздался сильный взрыв, в небо взвился огромный столб дыма и пламени...

Боевые друзья рассказали о героической смерти Николая Синякова, повторившего подвиг Н. Ф. Гастелло, а также о результатах этого вылета. Звено уничтожило 20 автомашин с боеприпасами, 2 зенитные пушки с расчетами и около 200 солдат и офицеров противника. Таков был последний ратный счет Синякова.

В тот же день в районе Ново-Московское командир эскадрильи 183-го истребительного авиаполка старший

лейтенант М. Д. Баранов сбил вражеский корректировщик "Хеншель-126". На обратном пути он был встречен четырьмя "мессершмиттами". Отважный советский летчик, не раздумывая, пошел в атаку и меткой очередью сбил одного "мессера". Остальные фашисты поспешили выйти из боя и удалились на запад.

В другой раз старший лейтенант Баранов при возвращении из разведки сбил бомбардировщик Ю-88. Экипаж его выбросился на парашютах и был взят в плен.

Михаил Дмитриевич Баранов совершил немало подвигов. Впоследствии его удостоили высокого звания Героя Советского Союза.

...298-му истребительному авиационному полку было приказано выделить четыре самолета для сопровождения разведчика. Командир этой части капитан М. Н. Ткаченко решил вылететь сам во главе звена И-16. На подходи к цели наши летчики были атакованы четверкой вражеских истребителей. В завязавшемся бою ведомый Дрыгни заметил, что ведущий группы в опасности. Фашист зашел ему в хвост и собирался открыть огонь с предельно малой дистанции. Не раздумывая, Дрыгин бросился наперерез и сумел упредить удар гитлеровца. Его очередь хлестнула по кабине Хе-113, и тот, свалившись на крыло, понесся к земле. Потеряв ведущего, фашисты не решились продолжать бой. Наш разведчик, надежно прикрываемый испытанными "ишачками", успешно выполнил задание.

На второй день мне доложили о мужестве командира эскадрильи того же полка старшего лейтенанта Чайки и его ведомого А. С. Заколюка. Шесть наших И-16, сопровождавших группу бомбардировщиков на обратном маршруте, в районе Ровеньки, встретились с шестеркой Хе-113. Чайка приказал бомбардировщикам следовать на свой аэродром, а истребителям вступить в бой с противником.

Зная о превосходстве своих самолетов в скорости, гитлеровцы старались атаковать наших "ишачков" на вертикалях. Но советские летчики сумели навязать им свою тактику, маневрировали в основном по горизонту. Прикрывая ведущего, Заколюк буквально из-под хвоста выбил у него "хейнкеля". А комэск в это время преследовал другого фашиста, догнал его и срубил меткой очередью. Вскоре нашим истребителям удалось сбить еще одну вражескую машину. Остальные четыре фашиста не стали продолжать бой и обратились в бегство. В ходе воздушного поединка старший лейтенант Чайка был ранен в обе ноги. Однако мужественный командир эскадрильи не оставил своих подчиненных и руководил их действиями до победного

конца. Но дальше Ровенек Чайке не удалось довести поврежденную машину, и он сел на вынужденную. Заколюк тут же приземлился рядом. Оказав командиру первую медицинскую помощь, он перенос его в кабину своего самолета и доставил в полк.

Политработники сделали этот факт достоянием всего личного состава ВВС Южного фронта. Отличившихся летчиков мы представили к награде.

5 ноября 1941 года противник с рубежа Дубровка, Октябрьский, Каменка-Туаловка перешел в наступление против 9-й армии, которой командовал генерал-майор Ф. М. Харитонов. Судя по всему, враг намеревался сначала выйти в район Шахты, а оттуда нанести удар по Новочеркасску и Ростову. Превосходство в танках позволило гитлеровцам потеснить наши части до линии Бирюково, Новошахтинск. Однако вскоре враг был остановлен. С 8 ноября он не продвинулся ни на метр. Стойкость, проявленная войсками генерала Харитонова, обеспечила планомерное сосредоточение ударных сил 37-й армии генерал-майора А. И. Лопатина и выдвижение ее в стык между 18-й и 9-й армиями.

В эти дни из-за густой облачности и дождей авиация не могла действовать с достаточной активностью. И все-таки мы старались использовать любую возможность для нанесения бомбовых и штурмовых ударов по вражеским танкам и пехоте.

Вылетев на задание, наши летчики-истребители (их было три звена) обнаружили 20 немецких танков, выходивших в тыл одной из наших наземных частей. А неподалеку от них к фронту двигалось подразделение советских танкистов. Летчики снизились и условными сигналами подсказали боевым друзьям, куда следует идти. То быстро поняли сигнал авиаторов и изменили маршрут.

Первыми по танковой колонне врага нанесли удар истребители. Реактивными снарядами они подожгли две машины. А вскоре к месту боя подоспели советские танкисты. В результате совместных действий они уничтожили еще три танка, а остальных вынудили отойти за линию фронта.

Из участников описанного эпизода мне запомнились кабардинец Кубати Лакманович Карданов, белорус Василий Александрович Князев и русский Алексей Алексеевич Постнов. Эти летчики открыли боевой счет еще во время приграничного сражения с немецко-фашистскими захватчиками. В дальнейшем они совершили немало новых подвигов. Всем им было присвоено звание Героя Советского Союза.

7 ноября 5-й скоростной бомбардировочный авиационный полк должен был вести воздушную разведку в районах Успенское

и Матвеев Курган. Первым на такое ответственное задание командир части полковник Ф. П. Котляр послал одного из лучших летчиков А. И. Решидова.

- Обязательно фугасочек прихватите с собой, - напутствовал он лейтенанта. - Угостите ими фашистов в честь нашего праздника.

- Хорошо! Будет сделано, - с улыбкой отозвался летчик.

Самолет Пе-2 быстро подготовили к полету. Подвесили и "гостинцы" для фашистов - тысячу килограммов бомб. Решидов взлетел и взял заранее намеченный курс. Несмотря на плохую погоду, он отлично справился с заданием. Обнаружив скопление мотомеханизированных немецких частей, летчик нанес его на карту, а затем обрушил на головы врагов весь запас смертоносного груза.

- Ну что ж, генерал, - поздоровавшись со мной, с веселинкой в голосе сказал командующий войсками фронта (звание "генерал-майор авиации" мне было присвоено 22 октября 1941 года),- считай, что Клейста мы остановили, теперь будем его громить.

Склонившись над картой, испещренной цветными карандашами, Яков Тимофеевич Черевиченко продолжал:

- Правда, проникновение противника в районы Миллерово, Астахове и Аграфеновка несколько осложнили общую оперативную обстановку. Не исключена возможность возобновления немецкого наступления в направлении Новошахтинск, Новочеркасск. Поэтому в ближайшее время мы должны нанести контрудар по врагу. Задача состоит в том, чтобы войска, расположенные на правом крыле нашего фронта, ударили во фланг и с тыла по тем частям армии Клейста, которые просочились в Астахове, Миллерово и Аграфеновку. Задачу будете выполнять во взаимодействии с пятьдесят шестой отдельной армией генерала Ремизова. План операции обсудим на заседании Военного совета. Продумай, Константин Андреевич, вместе с Александром Захаровичем Устиновым и вопрос об использовании авиации. Кстати, какими силами мы располагаем?

Я сказал, что задача ясна и план будет разработан вовремя. Что же касается наших сил, то на тот день мы имели в своем распоряжении 204 самолета, в том число 119 бомбардировщиков, 72 истребителя и 13 штурмовиков, В ремонте находилось около 70 машин. В ходе боевых действий часть из них будет введена в строй.

- Что, мало? - с лукавинкой во взгляде спросил Черевиченко. - Главком Юго-Западного направления придает нам часть авиации Юго-Западного фронта и все боеспособные экипажи пятьдесят шестой Отдельной армии. А у противника сколько?

- По данным разведки, восемьдесят - девяносто истребителей и пятьдесят шестьдесят бомбардировщиков. Кроме того, есть сведения о том, что противостоящие нам вражеские части дня через три-четыре после начала наступления дополнительно получат около шестидесяти самолетов,

- Об этом я знаю. Пусть получают, - махнул рукой Черевиченко, - все равно у нас полуторное превосходство. - А на прощанье добавил: - Надеюсь, ваши соколы не подкачают, Константин Андреевич. - Ведь операция проводится по указанию Верховного Главнокомандующего. Она еще раз проверит наши возможности.

Глава шестая. Удар под Ростовом

Штаб ВВС Южного фронта стал уже по таким, каким был в летний период. Заслуга в этом принадлежала прежде всего генерал-майору авиации А. З. Устинову - человеку высокообразованному и неутомимому в работе. Он всегда напоминал подчиненным:

- Только творческий подход к решению каждой задачи, только новая, неожиданная для противника тактика применения авиации, инициатива и смелость обеспечивают успех дела. Война не терпит никакого шаблона.

Отделы и службы штаба А. З. Устинов усилил лучшими специалистами, вызванными из частей и соединений. Обязанности некоторых из них выполняли девушки, прошедшие подготовку на краткосрочных курсах. Хорошими работниками, например, зарекомендовали себя Александра Куренинова, Мария Николаенко и Людмила Голубенко, Валентина Игнатьева, Мария Пименова и Евдокия Бирюкова, трудившиеся в оперативном отделе, Раиса Масликова и Нина Гущина из разведотдела. Добрым словом можно вспомнить и многих других девушек, заменявших на посту мужчин.

Вначале у нас не было своего узла связи, приходилось пользоваться аппаратурой штаба фронта. А общевойсковые командиры порой ущемляли интересы авиаторов. Такое положение иногда создавало предпосылки к различным недоразумениям и в конечном итоге отрицательно сказывалось на боевом применении ВВС. Обо всем этом я доложил Военному совету. Было принято решенис предоставлять авиаторам СТ-35 и другие аппараты в первую очередь. А теперь наш штаб располагал собственным узлом связи с довольно мощным оборудованием, обеспечивающим бесперебойное общение с авиачастями.

Я заметил немало новшеств в самой работе штаба. Если раньше, к примеру, организацией полетов занимался оперативный отдел, то сейчас выполнение заявок отделов и служб

управления обеспечивало специально сформированное отделение перелетов. Вместо временных оперативных дежурных по штабу, которые, измотавшись за день, в ночное время уже не справлялись со всем объемом работы, был назначен постоянный из числа сотрудников оперативного отдела. В помощь ему ежедневно подключали еще по одному-два человека. Длительное время таким "ночником" у нас был капитан А. С. Мирный. Он и его товарищи осуществляли контроль за ходом боевых действий ночной авиации, следили за наземной и воздушной обстановкой и обо всех изменениях своевременно информировали полки и дивизии.

Хорошо работал оперативный отдел, возглавляемый К. Н. Одинцовым. Константин Никитович отличался не только внешней подтянутостью и аккуратностью, но также внутренней собранностью и волей. Одинцов со своими сотрудниками успевал в предельно короткое время собрать и обработать необходимые данные, оформить соответствующие документы, незамедлительно доложить обо всем начальнику штаба и мне. Оперативный отдел работал в тесном контакте с разведотделом, службой связи и флаг-штурманом. Вместе они обеспечивали непрерывность управления войсками.

Подготовка предстоящей воздушной операции явилась, пожалуй, самым ответственным делом за все время моего пребывания на фронте. Нужно было определить наиболее эффективные способы нанесения ударов с воздуха и до деталей продумать вопросы взаимодействия прежде всего авиации с наземными войсками, а затем - бомбардировщиков с истребителями и штурмовиками.

Приступая к этой большой и кропотливой работе, командование ВВС, разумеется, исходило из плана фронтовой операции, А он сводился к следующему. Прочно удерживая занимаемые рубежи, не допуская прорыва противника на северо-восток (на стыке 18-й и 9-й армий) и его продвижения в направлении Шахты. Новочеркасск, в течение 4-5 дней создать группировку из войск 37-й армии, которая должна была наносить главный удар с рубежей Дарьевка, Должанская на Большекрепинскую. Одновременно готовились два вспомогательных удара: на Дмитриевку и Дьяково - 18-я армия; на Новошахтинск и Болдыревку 9-я; для отражения возможного контрудара по основной группировке со стороны Чистякове намечено было ввести из-за правого фланга наших войск кавалерийский корпус. Ему предстояло совершить рейд по войсковым тылам противника в направлении Куйбышево, Артемовец. Таким образом, ближайшая задача войск Южного

фронта состояла в том, чтобы выйти к реке Тузлов; последующая - продвинуться на рубеж Миуса, а затем окружить и уничтожить 1-ю танковую армию Клейста. Эта армия состояла из двух корпусов: 3-го танкового, включавшего 13-ю и 14-ю танковые дивизии, 60-ю моторизованную и дивизию СС "Адольф Гитлер"; 14-го танкового, в который входили 16-я танковая дивизия и дивизия СС "Викинг".

Какая же роль в этой фронтовой операции отводилась Военно-Воздушным Силам? Во-первых: нанести удары по колоннам мотомеханизированных частей противника, ослабить их и остановить. Во-вторых: упреждающими бомбовыми и штурмовыми ударами по аэродромам парализовать вражескую авиацию и обеспечить себе господство в воздухе. В-третьих: с началом общего наступления обрушить всю мощь ВВС фронта по вражеским боевым порядкам, по его артиллерии и ближайшим резервам. В-четвертых: непрерывными ударами в дневное и ночное время активно поддерживать с воздуха свои наступающие наземные войска. В-пятых: когда обозначится успех, громить отступающие части неприятеля, не допускать подхода его резервов.

Определив порядок и способы оперативного использования ВВС фронта, мы определили, как нужно вести воздушную разведку, а также составили так называемый поэтапный план боевых действий. В нем предусматривалось, когда и какие конкретные задачи должна решать каждая авиационная дивизия.

С неменьшей скрупулезностью разрабатывались мероприятия по партийно-политическому и материально-техническому обеспечению наступательной операции. Военный совет утвердил наши планы, и мы начали готовиться к предстоящим боям.

В этот период в центре внимания всей партийно-политической работы был доклад И. В. Сталина, посвященный 24-й годовщине Великой Октябрьской революции. В партийных и комсомольских организациях подразделений и частей состоялись собрания, на которых обсуждались задачи авиаторов, вытекающие из этого доклада - напрячь все силы и применить все знания во имя победы над врагом.

Открытые партийные собрания состоялись в управлении ВВС фронта, где выступили многие руководящие работники, в управлениях ВВС армий. Доклад на партактиве 5-й резервной авиагруппы (РАГ) сделал начальник авиационного отделения Политуправления Южного фронта полковой комиссар К. И. Баранов. В прениях выступили комиссар ВВС Южного фронта В. И. Алексеев, представители 5-й РАГ, 242-го, 4-го, 225-го полков и обслуживающих подразделений.

Многие активисты говорили о недостатках в работе по

укреплению воинской дисциплины, повышению качества боевой подготовки и усилению бдительности авиаторов. Были подвергнуты критике политработники 183-го и 8-го истребительных авиаполков, которые недостаточно активно пропагандировали требования, вытекающие из доклада Верховного Главнокомандующего от 6 ноября 1941 года.

Решения, принятые на собраниях, носили деловой, конкретный характер. Они мобилизовали коммунистов, комсомольцев, всех авиаторов на успешное выполнение боевых задач, способствовали укреплению у них наступательного духа. Вот один из ярких примеров, который мы использовали для подъема боевой активности летчиков.

15 ноября командир звена старший лейтенант В. Калугин патрулировал в районе Батайска. Заметив группу вражеских бомбардировщиков, он смело вступил с ними в бой. Атака следовала за атакой. Когда у старшего лейтенанта кончились боеприпасы, он решил идти на таран, ибо знал: если вражеские самолеты прорвутся к охраняемому объекту и сбросят бомбы, они нанесут нам большой урон. Выбрав момент, Калугин вплотную приблизился к одному из "юнкерсов" и винтом отрубил ему плоскость. Тот неуклюже перевернулся и через несколько минут, врезавшись в землю, взорвался. Остальные фашисты повернули на запад. Выполнив главную задачу, отважный летчик довел поврежденный самолет до своего аэродрома и благополучно произвел посадку.

На второй день Калугин снова вылетел на боевое задание. И опять в критическую минуту воздушного боя он совершил таран. На этот раз летчик отрубил хвостовое оперение вражескому бомбардировщику. Сам герой возвратился домой невредимым.

За два дня - два тарана! Какое яркое и убедительное доказательство боевой отваги, высокого мастерства советского летчика, его неукротимой решимости во что бы то ни стало одержать победу над врагом! Подвигам командира звена были посвящены листки-молнии и боевые листки, беседы в эскадрилье и полку, корреспонденции на страницах фронтовой газеты. Старший лейтенант В. Калугин и сам не раз выступал перед сослуживцами. Рассказывая о способах нанесения таранных ударов, он призывал летчиков не жалеть ни сил, ни жизни для достижения победы над немецко-фашистскими захватчиками.

...В период подготовки к операции хорошо поработали воздушные разведчики во главе с подполковником Г. А. Дроздовым. Для выполнения ответственных заданий им были выделены специально оборудованные самолеты Пе-2. Ценные сведения о противнике нам доставляли также экипажи,

совершавшие обычные боевые вылеты.

На основе разведданных нам удалось точно установить, что основные железнодорожные перевозки фашисты производят по направлениям: Синельникове Красноармейское, Мелитополь - Волноваха, Волноваха - Сталине, Таганрог Амвросиевка. Вражеские группировки были обнаружены и в районах Мариуполя, Волновахи, Амвросиевки, Куйбышево, Больше-Крепинской, Несветай, Чалтыря. Разведчики уточнили места базирования неприятельской авиации, определили даже количество и типы находившихся там самолетов.

На главном направлении подполковник Дроздов проводил воздушную разведку по два-три раза в день, а на второстепенных - по одному. Полученные данные незамедлительно сообщались в штаб ВВС фронта по телеграфу.

И вот наступил день, которого с нетерпением ждали все - от командующего фронтом до рядового красноармейца. 17 ноября в 8 часов 30 минут началась артиллерийская подготовка, а еще через час войска Южного фронта перешли в наступление. На направлении главного удара части 37-й армии при поддержке авиации (кроме армейской там действовали РАГ-5, 22-я дивизия дальнебомбардировочной авиации и 66-я смешанная авиадивизия - всего 153 самолета) сразу же прорвали оборону противника на всю ее глубину и пошли вперед. В течение первого дня наступления они продвинулись на 15-18 километров.

Сложные метеорологические условия ограничивали действия военно-воздушных сил. Однако и при такой погоде они старались помочь наземным войскам. Довольно мощный удар по колоннам автомашин и танкам Клейста нанесли летчики 5-го скоростного бомбардировочного авиаполка. Одним из героев этого боевого вылета был уже известный читателю лейтенант А. И. Решидов.

18 ноября 37-я армия встретила упорное сопротивление главных сил дивизии СС "Викинг" и 16-й танковой дивизии. На третий день обстановка все еще оставалась напряженной. Но 20 и 21 ноября обозначился перелом: войска генерала А. И. Лопатина начали развивать наступление на больше-крепинском направлении. На участке фронта, где действовала 18-я армия генерал-майора В. Я. Колпакчи, вражеская оборона, проходившая по реке Нагольной, была прорвана. Группировка противника оказалась под угрозой окружения.

С улучшением погоды наша авиация активизировала боевые действия. Теперь она более эффективно поддерживала свои наземные войска.

Истребители противника пытались ослабить силу наших ударов с воздуха. Однако советские авиаторы действовали

уверенно, демонстрировали и высокие морально-боевые качества, и отличное мастерство. Приведу несколько примеров.

Старший политрук В. В. Исаев во главе восьмерки истребителей И-16 штурмовал немецкие войска около населенных пунктов Волошине и Генеральское. Когда задание было выполнено, в небе появилось 12 "мессершмиттов".

Один из них бросился на нашего ведущего. Исаев незамедлительно перевел самолет из левого виража в правый и пошел в лобовую атаку. На дистанции 25-30 метров немец не выдержал и резким маневром вверх попытался выйти из боя. Тут-то и срезал его старший политрук меткой пулеметной очередью. Тем временем другие летчики сбили еще одного фашиста. Группа Исаева возвратилась домой без потерь.

В тот же день девятка И-16, ведомая старшим лейтенантом Лукьяновым, вылетела на штурмовку вражеской автоколонны, замеченной на участке дороги Алексееве, Тузловка. За передним краем советские летчики увидели, что восемь Ю-87 делают заход для бомбометания наших войск. Лукьянов принял решение немедленно атаковать бомбовозы, расчленить их и бить поодиночке. Первый удар советские истребители нанесли с ходу в лоб, поскольку для маневра не оставалось ни минуты времени. "Юнкерсы" шарахнулись в разные стороны и, освобождаясь от груза, стали разворачиваться на запад. Но двум из них не удалось уйти от метких очередей летчиков группы лейтенанта Додонова. Объятые пламенем, они рухнули вниз.

Отлично действовали истребители 590-го авиаполка, которым командовал подполковник А. Д. Соколов. Девятка самолетов И-15 "бис" и три И-16 под прикрытием шестерки ЛаГГ-3 вылетели в район совхоза "Овощной", что в 10 километрах севернее Ростова. Им предстояло нанести бомбоштурмовой удар по механизированной колонне противника. При подходе к цели советских летчиков встретила сильным огнем вражеская зенитная артиллерия. Но они заранее продумали, как действовать в подобной ситуации. Специально выделенные самолеты сразу же вырвались вперед и неотразимыми атаками заставили зенитчиков замолчать. Остальные наши истребители начали штурмовать колонну. Прямым попаданием бомб они разбили 3 танка, 6 крытых автомашин, расстреляли до взвода пехоты. Успех был достигнут благодаря тактически грамотным действиям и правильному подбору для такой цели бомбовой нагрузки (80 процентов фугасных и 20 осколочных бомб).

Не сдержали гитлеровцы и натиска 9-й армии, наступавшей на Болдыревку. Оставив надежды на охват Ростова с севера и северо-востока, противник решил нанести фронтальный удар по

Ростову. Для этой цели он создал группировку в составе 13-й и 14-й танковых, 60-й моторизованной дивизий и дивизии СС "Адольф Гитлер". В ходе пятидневных ожесточенных боев враг ценой огромных потерь потеснил части 56-й армии, не имевшие достаточного количества танков и противотанковой артиллерии. 21 ноября он захватил Ростов.

Однако на реке Дон продвижение немцев было остановлено. 56-я армия перешла к жесткой обороне. Тем временем 37-я армия, наращивая силы, наносила удары по левому флангу и тылам 1-й танковой армии Клейста. Гитлеровцы, вероятно, не ожидали здесь нашего наступления, поскольку еще 17 ноября перебросили отсюда на другой участок 14-ю танковую и 60-ю моторизованную дивизии.

Большая часть военно-воздушных сил Южного фронта использовалась по-прежнему на главном - больше-крепинском направлении. Авиация активно поддерживала свои наземные войска, наносила удары по тылам и подходящим резервам противника. Только за 22 ноября она совершила более 250 самолето-вылетов.

Надежно прикрывая наступающие части 37-й и 9-й армий, советские летчики прочно удерживали за собой господство в воздухе, мастерски отражали налеты бомбардировщиков противника. Так, патрулируя в районе Платово, Князевской, Сафронов и Куликов встретили пять "юнкерсов", шедших в сопровождении трех "мессершмиттов", и вступили с ними в бой. "Мессеры" сразу же бросили своих подопечных, а наши "ястребки", расстроив боевой порядок Ю-87, стали бить их поодиночке. Одного "юнкерса" они подожгли, второго подбили, остальных отогнали от цели.

23 ноября авиаторы Южного фронта произвели 253 боевых вылета. Попытки противника (за день мы насчитали в воздухе до 120 его самолетов) задержать продвижение наших наземных войск снова оказались безрезультатными.

В населенном пункте Сергеевка лейтенант А. И. Решидов обнаружил скопление вражеских войск. Для нанесения удара по ним вылетела группа Пе-2 5-го скоростного бомбардировочного авиаполка. В результате первого налета она уничтожила склад с горючим и несколько автомашин. Во втором вылете Решидов вместе с летчиками Н. Застойным и И. Яковлевым взорвали на станции Красноармейская склады боеприпасов и горючего. Забегая вперед, скажу, что А. И. Решидов, совершивший 207 вылетов на бомбометание и 35 - на разведку, стал Героем Советского Союза.

Войны без жертв не бывает. Потери несли не только немцы,

но и мы. 23 ноября мне доложили о гибели летчика Масюкова. Вместе со своими однополчанами Богушем и Романовым он прикрывал наземные войска в районе Больше-Крепинская, Аграфеновка. Заметив приближающуюся девятку Ме-109, летчики атаковали ее в лоб, затем, используя маневренные качества своих И-16, не давали противнику зайти сзади и расстроить боевой порядок.

Выбрав удобный момент, Масюков и его друзья сами зашли в хвост "мессерам" и одного из них сбили. Бой становился все напряженнее. Фашистам удалось поджечь самолет Масюкова... Романов и Богуш отомстили врагу за гибель товарища. В жарком бою лобовой атакой они вскоре сбили второго "мессера", а остальных принудили к бегству. Гитлеровцам не помогло даже тройное превосходство.

...В районе Дьяково войска 18-й армии натолкнулись на упорное сопротивление врага. И тогда генерал В. Я. Колпакчи принял решение провести интенсивную пятиминутную артподготовку, немедленно поднять в воздух девятку самолетов 210-го бомбардировочного авиаполка и нанести удар по огневым точкам противника. Так и было сделано. Налет оказался настолько эффективным, что умолкла не только артиллерия врага, но и его пулеметные точки. Воспользовавшись этим, пехотинцы 136-й стрелковой дивизии снова поднялись в атаку и вскоре овладели важным опорным пунктом Дьяково.

В течение 22 и 23 ноября наша авиация в общей сложности уничтожила 23 вражеских танка, 500 автомашин, 13 орудий, 4 бронемашины, 4 бензоцистерны, до двух батальонов пехоты. В воздушных боях было сбито 18 неприятельских самолетов. Благодаря такой эффективной поддержке части 37-й армии к исходу 23 ноября вышли на левый берег реки Тузлов и заняли Больше-Крепинскую, оказавшись на фланге танковой группы Клейста.

Генерал-майор А. И. Лопатин высоко оценил действия летчиков на острие главного удара. "Летный состав, - доносил он командующему войсками Южного фронта, - проявил исключительное мужество, пребывая большее время над целью... Одно только появление наших самолетов над противником заставляло его прекращать всякий огонь".

- Теперь и я вижу, Константин Андреевич, что ты освоился в новой должности, - весело сказал Черевиченко, подавая мне донесение командарма 37. Подождав, пока я ознакомлюсь с этим документом, он добавил:-Не можешь ли поконкретнее доложить о том, что сделали твои соколы за это время?

- За это время, Яков Тимофеевич, - ответил я, - то есть с

семнадцатого по двадцать третье ноября, они совершили тысячу шестьсот девять боевых вылетов, сбросили на противника четырнадцать тысяч бомб и израсходовали двести двадцать тысяч патронов и снарядов.

- Разорил, - с шутливым укором заметил Черевиченко. - Ну, а результат?

Донесение лежало у него на столе, но командующий, видимо, хотел слышать живой человеческий голос. Понимая его состояние, я доложил, что в период больше-крепинской операции наша авиация уничтожила 27 вражеских самолетов, 75 танков, около 900 автомашин, не менее 50 орудий и до 3000 солдат и офицеров.

- И это еще не все, - как бы продолжая мой доклад, заметил генерал.- А моральная поддержка своих войск! А психический надлом противника! Эх! вздохнул Яков Тимофеевич. - Вот так бы с самого начала войны нам господствовать на земле и в воздухе. А? Однако же будем господствовать, Константин Андреевич, обязательно будем!

Овладев Больше-Крепинской, войска 37-й и 9-й армий уничтожали разрозненные группы гитлеровцев, укрывавшиеся в населенных пунктах на левом берегу Тузлова, подтягивали артиллерию и тылы, производили частичную перегруппировку сил. Авиация в основном вела разведку на всю тактическую глубину обороны противника.

В соответствии с директивой Ставки Верховного Главнокомандования войскам Южного фронта предстояло разгромить танковую группу Клейста, овладеть Ростовом и выйти на рубеж Ново-Павловск, Куйбышеве, Матвеев Курган, правый берег Миуса. Главный удар должны были нанести 37-я и 9-я армии в общем направлении на Генеральское и Ростов. Перед военно-воздушными силами фронта стояли следующие задачи: громить группировку Клейста, не допуская ее отступления из Ростова, срывать подвоз из Таганрога боеприпасов и продовольствия для неприятельских войск, поддерживать с воздуха действия наших ударных сил, а также кавалерийского корпуса, обеспечивающего их правый фланг, уничтожать немецкую авиацию, особенно на аэродромах.

В условиях раздробленности военно-воздушных сил, когда по существовавшей в то время организационной структуре большая часть авиации входила в состав общевойсковых армий, пришлось поставить перед Военным советом фронта вопрос о более целесообразном оперативном распределении авиачастей. Обсудив этот вопрос с начальником штаба А. З. Устиновым, начальником оперативного отдела К. Н. Одинцовым и другими

руководителями отделов и служб, я доложил наши соображения командующему войсками фронта. Мы считали, что на направлении главного удара следует сосредоточить до 95 процентов всех самолетов. Только при таком условии можно будет прочно удерживать господство б воздухе на всем протяжении наступательной операции.

Я предложил из состава ВВС 12-й армии изъять все авиачасти.

- Сколько же авиации оставить восемнадцатой армии? - спросил генерал Черевиченко.

- Одиннадцать экипажей.

Командующий довольно долго смотрел на лежавшую перед ним карту, затем сказал:

- Что ж, пожалуй, правильно. Главные силы надо отдать пятьдесят шестой, тридцать седьмой и девятой армиям. А что остается в моем распоряжении?

- Сто сорок один самолет.

- Значит, пятьдесят процентов?

- Пятьдесят, товарищ командующий.

- Быть по сему, - согласился Яков Тимофеевич. - Правильно ты говоришь, Вершинин, надо авиацию сводить в более крупные группы.

Военный совет утвердил намеченное нами распределение авиационных сил. У нас будет возможность наносить массированные удары по основным группировкам противника.

27 ноября наши войска начали наступление. Однако ни в этот, ни на второй день 37-я армия и кавалерийский корпус желаемых успехов не добились. Противник, ожидая нашего удара, сосредоточил на этом участке крупные силы, создал мощную систему опорных пунктов на высотах, примыкающих к южному берегу реки Тузлов. Только в ночь на 29 ноября 51-я стрелковая дивизия прорвала, наконец, вражескую оборону и подошла к Султан-Салы. Создалась угроза для всей ростовской группировки гитлеровцев.

9-й армии удалось быстрее протаранить все оборонительные полосы противника. К 29 ноября ее главные силы вышли на рубеж Большие Салы, Щепкин, а части, составляющие новочеркасскую группировку, заняли населенные пункты Аксайская и Мясниково. Войска 56-й армии к утру 28 ноября овладели южной окраиной Ростова и завязали бои на улицах города.

29 ноября в четыре часа дня Ростов был окончательно очищен от немецко-фашистских захватчиков. В тот же день воинов-освободителей поздравил с победой Верховный Главнокомандующий И. В. Сталин. Его телеграмма воодушевила

бойцов и командиров на новые подвиги. Они гордились тем, что с честью выполнили возложенные на пих задачи. В частях 9-й и 56-й армий состоялись митинги. Участники боев за Ростов заверили командование, что при преследовании врага они будут драться с еще большим упорством.

Не сумев закрепиться на рубеже Большие Салы, Султан-Салы и Чалтырь-руда, противник начал отход к Миусу.

Поддерживая наступление наземных войск, авиация в период с 27 по 29 ноября наносила удары по танковым и мотомехчастям Клейста в районах Султан-Салы, Большие Салы, Щепкин, Ростов. Помогая пехоте в развитии успеха, авиаторы громили отходящего противника, уничтожали его резервы в районах Куйбышева, Ефремовки и Таганрога, разрушали переправы через Миус, непрерывно бомбили и штурмовали Таганрогский аэродромный узел. За период Ростовской операции на земле было уничтожено 15 и выведено из строя около 30 немецких самолетов,

Вражеская авиация особой активности не проявляла: с 22 по 30 ноября она совершила всего 850 самолето-вылетов. Это свидетельствовало не только о численном превосходстве ВВС Южного фронта, но и о возросшем мастерстве наших соколов.

В небе Ростова отличились сотни советских летчиков. Приведу лишь несколько примеров беззаветного мужества и героизма.

Во время жаркого воздушного боя, который вели с противником воины 630-го истребительного авиаполка, в самолет Вадима Ивановича Фадеева угодил вражеский снаряд. Мотор сразу же отказал. Однако умелый и мужественный летчик сумел довести машину до линии фронта и посадил ее прямо на передовой. В это время фашисты пошли в атаку. Вадим Фадеев выскочил из кабины и с криком "ура!" повел красноармейцев в контратаку. Враг был отброшен, высота, господствовавшая над местностью, снова украсилась алым флагом.

Вскоре после этого боя Фадеев уже на другом самолете вылетел вместе с командиром звена А. Я. Новиковым на разведку. Им предстояло пройти по маршруту Славянск, Краматорская, Константиновская, Артемовец. В районе шахты 32-33-бис противник открыл по нашим истребителям сильный зенитный огонь. Однако советские летчики, умело маневрируя, проскочили через огненную завесу. И тут ведомый Новикова заметил скачущего всадника. Снизившись, Фадеев установил, что это - фашист, и скорее всего связной, который спешит доставить в штаб важное донесение. Не желая расходовать патроны, которые предназначались для боя, летчик зарубил всадника винтом самолета.

Я хорошо знал Вадима Ивановича Фадеева. Это был высокий, стройный парень, с пышной шевелюрой и аккуратно подстриженной бородкой. Добрый, отзывчивый, он пользовался у однополчан уважением и авторитетом. Воевал он смело, даже рискованно. Впоследствии В. И. Фадеев стал Героем Советского Союза.

Штурман 298-го истребительного авиаполка майор Семенишин Владимир Григорьевич, возглавляя семерку самолетов, нанес внезапный и точный удар по немецкому аэродрому, расположенному вблизи Таганрога. При этом было уничтожено семь бомбардировщиков противника. Храбро дрались с врагом командир эскадрильи 55-го истребительного авиаполка Валентин Алексеевич Фигичев и летчик-штурмовик лейтенант Илья Петрович Мосьпанов. Впоследствии все они стали Героями Советского Союза. Об их подвигах я расскажу несколько позже.

Авиация Южного фронта хорошо помогала своим наземным войскам и в период преследования врага от Ростова к Таганрогу. С 27 ноября по 5 декабря она произвела 2230 самолето-вылетов, уничтожила 65 танков, 49 самолетов, 1600 автомашин, 30 орудий, около 6000 солдат и офицеров противника. Особенно отличился в этих боях лейтенант 88-го истребительного авиаполка Петр Селиверстович Середа. В районе Кирпичево возглавляемая им шестерка И-16 нанесла штурмовой удар по вражеской колонне и уничтожила пять автомашин с боеприпасами, а также до взвода пехоты. Девятка "мессершмиттов", пытавшаяся сковать действия нашей группы, не добилась успеха. Несмотря на серьезное повреждение машины, Середа дрался до победного конца. Его примеру следовал и лейтенант Сливка.

...Попытки немцев закрепиться на заранее подготовленных оборонительных рубежах Большие Салы, Султан-Салы, Чалтырь-руда, Хопры были сорваны. Войска Красной Армии продолжали теснить их на запад. И только 5 декабря остаткам разбитой 1-й танковой армии Клейста удалось избежать угрозы полного окружения и удержаться на подступах к Таганрогу.

Надо отметить, что авиация противника действовала тогда довольно активно, стараясь остановить наши наступающие войска. Бои в воздухе не затихали. И все-таки инициатива по-прежнему находилась в руках советских летчиков. Да и численное превосходство в самолетах оставалось на нашей стороне.

Успешным действиям нашей авиации во многом способствовала хорошая работа связистов, которыми руководил военный инженер 1 ранга К. А. Коробков. Узел связи штаба ВВС Южного фронта, развернутый в Каменске, имел постоянные

телеграфные линии, с помощью которых непрерывно поддерживалось общение с Новочеркасском, Ворошиловградом, Рафаиловской, Нагольно-Тарасовкой, где находились штабы ВВС 9, 12, 18 и 37-й армий, с вспомогательным пунктом управления штаба ВВС фронта в Красном Сулине, со всеми авиадивизиями и даже некоторыми полками. Кроме того, связь дублировалась по радио и с помощью специально выделенных самолетов.

Весомый вклад в дело разгрома врага при проведении Ростовской операции внесли воины тыла ВВС, во главе которого находился мой заместитель генерал П. В. Каратаев. Это был человек волевой, инициативный и по-хозяйски рачительный. Когда мы готовились к контрудару, он, несмотря на осеннее бездорожье и частые налеты фашистских бомбардировщиков, сумел обеспечить быстрое и четкое сосредоточение наших авиационных частей, организовать бесперебойное материально-техническое обеспечение их. 28, 32, 33, 34 и 80-й районы авиационного базирования (РАБ), имевшие в своем составе 35 обслуживающих батальонов (БАО), располагали обширной сетью аэродромов (около 35). Несведущему человеку, пожалуй, невозможно представить, какой гигантский объем работ выполнялся специалистами тыла. Об их конкретных делах мы поговорим потом более подробно.

Итак, военно-воздушные силы, взаимодействуя с наземными войсками Южного фронта, выполнили задачу, поставленную перед ними вышестоящим командованием. За 16 летных дней они произвели более 3800 самолето-вылетов, сбросили на врага 30 000 бомб разного калибра и 5 135 000 листовок, израсходовали около 730 000 патронов и обычных снарядов, 1000 реактивных. В воздушных боях советские летчики уничтожили 76 вражеских самолетов - 61 в воздухе и 15 на земле. Они разрушили 3 водные переправы, вывели из строя 90 орудий, 2500 автомашин и 140 танков. Наши потери составили 32 самолета, из них в воздушных боях мы потеряли всего пять.

Сражаясь с врагом, авиаторы Южного фронта постоянно следили за напряженной борьбой Красной Армии на всем огромном театре военных действий. С чувством глубокого удовлетворения слушали они сообщения Совинформбюро о победах советских воинов-освободителей под Тихвином, Ельцом, на Керченском полуострове. С особой радостью была воспринята весть о провале немецкого плана окружения и взятия Москвы, об освобождении Калининской, Московской, Тульской и Рязанской областей, а также некоторых районов Ленинградской, Смоленской, Орловской, Курской и Харьковской.

Во всех полках состоялись митинги, посвященные подвигам

защитников родной столицы. На них выступали представители штаба и политического отдела воздушной армии. Они разъясняли авиаторам не только военное, но и политическое значение исторической битвы за Москву, подчеркивали, что советский народ под руководством Коммунистической партии сумел преодолеть все трудности, вызванные внезапным нападением на нас фашистской Германии, а главное - изменить в свою пользу соотношение сил. Разгром гитлеровцев под Москвой, отмечали докладчики, положил начало коренному повороту в ходе войны. На полях Подмосковья потерпел окончательный крах блицкриг, перед всем миром была развеяна легенда о "непобедимости" гитлеровской армии.

С великой гордостью за родную партию, за наш могучий народ, его героическую армию выступали на митингах летчики, техники, младшие специалисты, воины обслуживающих подразделений. Они заверяли командование, что не пожалеют ни сил, ни самой жизни во имя победы над фашистскими ордами, во имя освобождения Родины от иноземных захватчиков.

Воодушевленные победами Красной Армии под Москвой и на других фронтах, многие наши авиаторы сразу же после митингов вылетели на боевые задания. Вот что говорилось в сообщении Совинформбюро от 12 декабря: "Наши летчики, действующие на Южном фронте, за один день уничтожили 5 танков, 250 автомашин, 6 штабных автобусов, 4 орудия, 100 подвод с боеприпасами, 18 зенитных пулеметов, 3 миномета и цистерну с горючим".

Через день печать и радио снова широко оповестили о боевых успехах авиации Южного фронта. На этот раз летчики сбили 8 самолетов противника, уничтожили 7 танков, более 200 автомашин, 11 орудий с прислугой, 5 автоцистерн с горючим, более 70 подвод с боеприпасами и истребили около 1000 вражеских солдат и офицеров. Такие же сообщения были 27, 29 декабря. По-боевому отметили наши авиаторы и новый год, уничтожив 240 автомашин, 23 танка, автобус с рацией, 6 орудий и свыше 800 гитлеровцев.

Командиры и политработники использовали все средства для мобилизации личного состава на успешное выполнение боевых задач. Так, например, в частях были организованы читки газеты "Правда" за 3 декабря. В одной из опубликованных там статей говорилось, что заводы, эвакуированные в Заволжье, на Урал и в Сибирь, быстро вступают в строй и уже дают фронту танки, самолеты, пушки, боеприпасы. В подъеме боевого духа авиаторов немалую роль сыграла пропаганда приказа Народного комиссара обороны о преобразовании шести первых в военно-воздушных

силах авиационных полков в гвардейские. Среди летчиков, штурманов, воздушных стрелков-радистов, инженерно-технического состава и обслуживающего персонала развернулось соревнование за право называться крылатыми гвардейцами. С радостью встретили авиаторы приказ о введении персональных воинских званий: "техник-лейтенант", "инженер-капитан" н т. д. Это подняло авторитет большого отряда труя.епиков авиации, послужило делу укрепления воинской дисциплины.

В массово-политической работе широко использовались документы о зверствах немецко-фашистских оккупантов на захваченных ими территориях, рассказы очевидцев. Так, жители сел и деревень Ростовской области, освобожденных войсками Южного фронта, поведали авиаторам о неслыханных муках и издевательствах, которые они претерпели от гитлеровцев,

- Наше село Родионово-Несветаевка, - говорил колхозник Михаил Григорьевич Федоренко, - немцы заняли в начале ноября. Ко мне во двор ввалились десять фашистов и заявили, что будут жить у меня. Они распоряжались моим добром, как хозяева, и брали все, что им нравилось. Мне запретили запирать шкаф, сундук. Гитлеровцы забрали у меня муку, мясо, кур, даже сапоги и перчатки. Словом, ограбили дочиста...

Такая же участь постигла жителей сел Астахове и Маяки. А в Нижне-Крепинском фашисты зверски замучили шахтера Трофима Гончарова.

Несколько позже в печати была опубликована нота Народного комиссара иностранных дел СССР "О чудовищных злодеяниях, зверствах и насилиях немецко-фашистских захватчиков в оккупированных советских районах и об ответственности германского правительства и командования за эти преступления". Содержание этого документа наши агитаторы довели до каждого воина. Перед однополчанами выступили и те товарищи, семьи которых побывали в оккупации и на себе испытали "новый порядок". Таким образом, факты, изложенные в ноте, получили живое подтверждение и еще больше усилили ненависть к врагу.

Политическая работа проводилась не от случая к случаю, а повседневно, непрерывно, носила всегда конкретный характер. В конце декабря и начале января она была нацелена на подготовку личного состава авиационных частей к новым наступательным боям.

В очередной, Барвенковской операции войскам и авиации Южного фронта предстояло нанести удар в направлении Павлограда и захватить у Днепропетровска и Запорожья переправы через Днепр. По замыслу нового командующего фронтом генерала Р. Я. Малиновского, сменившего Я. Т. Черевиченко, 24 декабря 1941 года 57-я армия генерал-лейтенанта Д. И. Рябышева должна была после прорыва вражеской обороны развивать наступление через Барвенково на Павлоград, а 37-я армия генерал-.лейтенанта А. И. Лопатина-через Красноармейское на Большой Токмак. Для развития успеха на главном направлении предполагалось использовать 1-й и 5-й кавалерийские корпуса и 9-ю армию, находившуюся в резерве Главкома Юго-Западного направления.

В соответствии с общим оперативным замыслом был разработан и детальный план боевых действий наших военно-воздушных сил. Без учета техники, находившейся в ремонте, они насчитывали 344 самолета, в том числе 180 истребителей, 100 ночных и 55 дневных бомбардировщиков, 9 штурмовиков. Противник уступал нам в бомбардировщиках в полтора и в истребителях в два раза.

Из 31 авиационного полка, которыми располагали ВВС фронта, на правое крыло необходимо было передислоцировать 23. Для этого требовалось подготовить около 30 аэродромов и перебросить ближе к линии фронта 20 батальонов аэродромного обслуживания. Перевозки производились автомобильным и железнодорожным транспортом. Если учесть декабрьско-январскую непогоду - сильные снегопады, заносы, морозы, - то можно ясно представить себе, с какими трудностями пришлось встретиться руководителям и всем воинам тыла.

Не считая автотранспорта, для перевозки тылового хозяйства было использовано 42 железнодорожных эшелона, то есть около 1500 вагонов. И это не удивительно, ибо к началу операции кроме людей, продовольствия, обмундирования, запасных частей, оборудования и расходных материалов было сосредоточено на складах и аэродромах 5178 тонн авиационного бензина, 462 тонны масла, 352 вагона бомб, 40 вагонов снарядов и патронов.

С 25 декабря 1941 года по 12 января 1942 года к приему авиационных частей было подготовлено 27 аэродромов. Но сильные метели вывели их из строя. Для очистки взлетно-

посадочных полос руководству тыла пришлось привлекать не только весь личный состав БАО, но и местное население. Кое-где борьба со стихией продолжалась около четырех суток. День и ночь гудели тракторы, скрипели катки, самодельные волокуши, шуршали деревянные лопаты. Красноармейцы, командиры, крестьяне окрестных сел не спали сутками, чтобы привести в порядок аэродромы.

Напряженно работали и все службы штаба, особенно связисты. Для обеспечения управления соединениями и частями при оперативной группе штаба ВВС в Старобельске был организован узел связи. В последующем мы приблизили его к войскам - перевели в Лисичанск. С помощью телеграфа мы имели возможность общаться с оперативной группой Юго-Западного направления, 5-й резервной авиагруппой, 14, 21, 74-й смешанными авиадивизиями и с аэродромом Новая Астрахань. Основной узел, обеспечивающий связь с остальными частями и тыловыми органами, находился в Каменске. Всего работало 14 направлений.

Штабы ВВС наземных армий осуществляли проводную связь с дивизиями и полками. Для дублирования некоторых сообщений использовалось радио.

Авиационные силы между войсковыми объединениями были распределены с учетом поставленных перед ними задач. 57, 37 и 9-й армиям, предназначавшимся для действий на направлении главного удара, выделялось более 70 процентов всех имевшихся у нас самолетов.

Для более четкого взаимодействия авиации с наземными войсками мы направляли в стрелковые дивизии своих представителей. Вопрос вроде бы не сложный, но необходимость такой меры пришлось не только доказывать, но и отстаивать в штабе фронта. Наши офицеры связи должны были систематически следить за всеми изменениями обстановки, за обозначением наземными частями переднего края днем и ночью, чтобы избежать ударов с воздуха по своим. Кроме того, штабы ВВС армий создавали специальные оперативные группы, которые, будучи связаны с наземными оперативниками, постоянно держали летный состав в курсе происходящих событий.

Таким образом, несмотря на изменение районов авиационного базирования, на задержку в пути железнодорожных эшелонов и на неблагоприятные метеоусловия, военно-воздушные силы Южного фронта были подготовлены к боевым действиям точно в намеченные сроки.

В конце декабря и первых числах января авиация противника не проявляла большой активности, но по мере приближения

срока нашего наступления интенсивность ее действий стала возрастать. Немецкие воздушные разведчики в поисках мест сосредоточения советских наземных войск обшаривали не только наши прифронтовые тылы, но и забирались в глубину до 100 километров и более. Иногда они появлялись над Старобельском, Ворошиловградом и Ново-Айдаром. Были случаи, когда вражеские самолеты-разведчики наносили по нашим объектам бомбовые удары. Гитлеровцы пытались производить воздушные налеты и на наши аэродромы; правда, эти попытки успеха не имели. Следует еще отметить, что к середине января в составе вражеских ВВС появились итальянские истребители типа Макки-С-200. В бой с нашими самолетами они, как правило, вступали только под прикрытием Ме-109.

Первый этап операции (18-23 января 1942 года) начался мощной артиллерийской подготовкой. Авиация в это время наносила бомбовые и штурмовые удары по огневым позициям вражеской артиллерии, дотам и дзотам, живой силе и другим важным объектам. С переходом наземных частей в атаку она действовала по заявкам общевойсковых командиров. Обычно наши авиаторы наносили удары по целям, расположенным не ближе 600-700 метров от переднего края своих войск. Но если сухопутные части хорошо обозначали передовую и точно выполняли приказ о применении установленных сигналов, то мы уверенно бомбили и объекты, находившиеся всего в 250- 300 метрах от нашей пехоты.

В ночное время передний край обозначался огнями фонарей "летучая мышь" или кострами, удаленными друг от друга на 100-120 метров. Устанавливались также входные и выходные ворота, через которые на определенной высоте проходили наши самолеты. Если зенитчики замечали какие-либо отклонения от установленных правил, они немедленно принимали необходимые меры.

После артиллерийской и авиационной подготовки советские войска перешли в наступление. Обеспечивая продвижение частей 37-й и 57-й армий, наши летчики наносили удары и по переднему краю противника, и по целям, расположенным в глубине его обороны, до рубежа М. Камышеваха, Краснополье-2, Соболевка, Рай-Александровка, Карповка, Барвенково.

Полки, подчиненные непосредственно командованию ВВС фронта, тоже содействовали наступлению войск 57-й и 37-й армий. Их основной задачей было не допустить подхода резервов противника: в первом случае - из районов Славянска и Барвенково, во втором - со стороны Краматорской, Константиновки и Артемовска.

Артемовскую и чистяковскую группировки немцев, пытавшиеся выдвинуться на север и восток, сковывали ВВС 12-й и 18-й армий. Они же поддерживали свои части, наступавшие на Луганское и Дебальцево.

Авиация 56-й армии блокировала Таганрогский аэродромный узел, а также наносила удары по вражеским резервам, выдвигавшимся из населенных пунктов Успенское, Ольховский и Григорьевка на север. Кроме того, ночные экипажи этих ВВС вместе с 66-й и 50-й авиадивизиями бомбили скопления неприятельских войск в Барвенково, Верхополье, Приволье, Артемовск, Славянок, Краматорская, уничтожали гитлеровские самолеты на Мариупольском, Сталинском и Таганрогском аэродромах.

23 января 1942 года начался второй этап наступательной операции, длившийся десять дней - до 1 февраля. В этот период армейская авиация продолжала поддерживать с воздуха свои наземные войска, а ВВС 57-й армии, кроме того, прикрывали конные группы от ударов с воздуха.

Фронтовая авиация уничтожала живую силу и технику противника в районах Барвенково, Михайловка, Черкасская, не допуская подхода его резервов с юга, а также выдвижения немецких частей из Краматорской на Славянок. 21-я смешанная авиадивизия имела дополнительную задачу: прикрывать кавгруппы генерал-майоров А. А. Гречко и Ф. А. Пархоменко при вводе в прорыв. В дальнейшем ей предстояло наносить удары по железнодорожному узлу Краматорская, где скопились вражеские эшелоны с войсками, техникой и боеприпасами.

Активно действовали ночные экипажи 50-й и 60-й авиадивизий дальнего действия. Они непрерывно бомбили заданные объекты, не только уничтожали, но и морально изматывали противника.

Всего за первый и второй этапы наступательной операции было произведено 1827 самолето-вылетов, из которых днем - 1523, ночью - 304.

Небезынтересны данные, свидетельствующие о четкой целенаправленности боевых действий авиации. По войскам противника было совершено 1076 самолето-вылетов, на прикрытие своих наземных частей - 285, на сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков - 181, на разведку - 206, по неприятельским железнодорожным объектам - 45, на спецзадания -16, по немецким аэродромам - 12 и на разбрасывание листовок - 6.

С 18 января по 1 февраля в воздушных боях наши летчики сбили 20 бомбардировщиков и истребителей противника и

повредили 12. Кроме того, на аэродромах было уничтожено пять самолетов и выведено из строя два. Наши потери составили 19 машин, из них в воздушных схватках только шесть. Это убедительно свидетельствовало о высоком мастерстве советских авиаторов.

Известно, что по ряду причин войска Южного фронта не смогли в полной мере выполнить те задачи, которые были поставлены перед ними. Продвинувшись на 90 километров в глубину обороны противника и образовав барвенковский выступ, они вынуждены были остановиться, поскольку немецко-фашистское командование усилило группу армий "Юг" шестнадцатью новыми дивизиями.

Несмотря на то что операция оказалась в какой-то степени незавершенной, общевойсковые командиры выражали удовлетворение эффективными действиями нашей авиации. "В пункте Котовка, - сообщал заместитель командующего 57-й армией генерал-майор Я. Г. Крейзер, - критическое положение ликвидировала авиация. Ворвавшись в Котовку, танки и два батальона пехоты противника после штурмового налета авиации отступили". Командир 2-го дивизиона 374-го артиллерийского полка майор Лануман передал командиру истребительной авиачасти: "Во время атаки 24 января вашими истребителями был сбит немецкий самолет, который корректировал артогонь 150-миллиметровой батареи... Жму руку и обнимаю летчиков, выполнивших эту боевую задачу". Начальник штаба 5-го кавалерийского корпуса писал: "На всю жизнь остался доволен действиями авиации в районе Андреевка. После ее налета вражеская пехота под прикрытием танков отходила на юг". А вот лаконичное сообщение из 2-го кавкорпуса: "Работа авиации на 25 января 1942 года прекрасна".

Офицер Генерального штаба Красной Армии капитан Шевченко писал, что при наступлении частей на Петровское поддерживающая авиация действовала исключительно хорошо. Противник был деморализован и не мог оказывать сильного огневого сопротивления. "Во время наступления в районе Ворошилове и Сакко-Ванцетти, - информировал начальник штаба 37-й армии генерал-майор Варенков, - наша авиация в течение двух дней произвела 92 самолето-вылета. Летчики уничтожали пехоту и артиллерию противника с малых высот, не давая ему возможности контратаковать советские войска".

Такие донесения, поступавшие в штаб ВВС фронта, говорили, прежде всего, о том, что в январской наступательной операции мы достигли ощутимого господства в воздухе и четкого взаимодействия со своими наземными войсками.

Многие отличившиеся в боях авиаторы были удостоены правительственных наград. О героях воздушных схваток и тех, кто обеспечил безотказную работу боевой техники, периодически писали армейская и фронтовая газеты, о них проводили беседы агитаторы. На примерах авиаторов-ветеранов училось молодое пополнение. Работники штаба ВВС фронта быстро обобщили боевой опыт. Он стал достоянием всех авиационных частей и соединений.

В период Барвенковской операции некоторым нашим летчикам пришлось встретиться в воздухе с новым немецким истребителем. Это был модифицированный Ме-109, то есть Ме-109ф, который по своим качествам превосходил все остальные машины. Чтобы найти наиболее эффективные способы борьбы с ним, мы созвали совещание, пригласили для разговора лучших воздушных бойцов фронта. Обмен опытом позволил выработать соответствующие рекомендации, которые вскоре дали положительные результаты.

Большую роль в воспитании патриотизма у авиаторов, в мобилизации их на решительную борьбу с немецко-фашистскими захватчиками сыграл приказ Народного комиссара обороны No 55 от 23 февраля 1942 года. В нем было дано четкое определение постоянно действующих факторов, от которых зависит победа на войне: прочность тыла, моральный дух армии, количество и качество дивизий, вооружение армии, организаторские способности начальствующего состава. Требования приказа легли в основу всей партийно-политической и боевой работы в Советских Вооруженных Силах.

Памятным событием в жизни личного состава ВВС фронта явилось присвоение некоторым нашим авиачастям звания гвардейских. Лично мне пришлось тогда побывать на торжестве в 5-м скоростном бомбардировочном авиационном полку, преобразованном в 8-й гвардейский. Эта часть дралась с врагом с первого дня войны и отличилась во многих боях. Командовал ею замечательный организатор, смелый и требовательный человек - полковник Котляр Феодосии Порфирьевич.

Перед мысленным взором снова встает эта яркая картина. Личный состав был построен неподалеку от стоянки самолетов Пе-2. Митинг открыл Ф. П. Котляр. В числе наиболее заслуженных летчиков он назвал имена капитанов В. В. Анисимова и Адаменко, старших лейтенантов В. Царькова, Белоброва, Н. И. Застойна и А. Руденко, лейтенанта М. Афанасьева и других. В группе знаменосцев я увидел старшею лейтенанта Н. Ф. Смирнова, который впоследствии стал Героем Советского Союза.

Авиаторы полка торжественно поклялись высоко нести гвардейское Знамя, оправдать почетное звание новыми подвигами во имя Родины.

Такие же митинги состоялись в 7-м штурмовом и 16-м истребительном гвардейских авиаполках. Там на торжествах присутствовали представители штаба ВВС и авиационного отделения политуправления Южного фронта.

Для более оперативного использования военно-воздушных сил дальнюю и тяжелую бомбардировочную авиацию преобразовали в АДД, которая подчинялась непосредственно Ставке ВКГ. Тогда же, в марте 1942 года, были созданы ударные авиагруппы Верховного Главнокомандования (РАГ) для Волховского, Северо-Западного, Западного и Южного фронтов. Эти реформы явились проявлением новой заботы партии и правительства об усилении боевой мощи военной авиации, конкретным подтверждением одного из положений приказа No 55 Наркома обороны: "Было бы, однако, непростительной близорукостью успокаиваться на достигнутых успехах и думать, что с немецкими войсками уже покончено... Не следует забывать, что впереди имеется еще много трудностей. Враг терпит поражение, но он еще не разбит и - тем более - не добит. Враг еще силен".

Глава седьмая. Трудное лето

Весна сорок второго года прошла в подготовке к летней кампании, в ходе которой войскам нашего фронта предстояло организовать оборону южного фаса барвенковского выступа и обеспечить с юга ударные силы Юго-Западного фронта, имевшего задачу окружить харьковскую группировку противника, уничтожить ее и освободить город. Осуществление этого замысла должно было создать условия для последующего развития наступления на Днепропетровск.

По имеющимся у нас данным, немецко-фашистское командование тоже готовилось к наступлению в районах Харькова и Барвенково.

Используя период относительного затишья, руководство ВВС Южного фронта приняло необходимые меры к тому, чтобы пополнить самолетный парк за счет ввода в строй неисправных и поврежденных в предыдущих боях машин и дать возможность летному составу отдохнуть после зимнего напряжения.

Вешние воды размыли полевые взлетно-посадочные полосы, вывели их из строя. Нам пришлось приложить немало усилий, чтобы сконцентрировать почти все самолеты на 3-4 аэродромах, имевших бетонные покрытия. Это явилось серьезной помехой для боевой работы, начавшейся 18 апреля, когда вражеская авиация

усилила свою активность.

К тому времени противник располагал 165 бомбардировщиками, 135 истребителями и 30 разведчиками, которые базировались на стационарных аэродромах в Сталине, Запорожье, Кировограде. Немецкие бомбардировщики производили налеты на наши аэродромы, истребители вели с нами воздушные бои, разведчики вскрывали группировки войск 57-й и 9-й армий, собирали сведения об интенсивности движения по армейским и тыловым коммуникациям.

Военно-воздушные силы Южного фронта, противодействуя немецкой авиации, срывали ее планы: прикрывали свои аэродромы, железнодорожные мосты, переправы, штабы и другие объекты, связывали боем истребителей, перехватывали воздушных лазутчиков, вели разведку переднего края и тылов.

Утром 12 мая войска Юго-Западного направления после артиллерийской и авиационной подготовки перешли в наступление, упредив противника на пять судок. В течение трех дней они продвинулись в районе Волчанска до 25, а юго-восточнее Харькова - до 50 километров. 57-я армия под командованием генерал-лейтенанта К. П. Под-ласа и 9-я армия генерал-майора Ф. М. Харитонова тоже приступили к выполнению поставленных перед ними задач. "Однако командование Юго-Западного направления не учло угрозу со стороны Краматорска. Там заканчивала сосредоточение крупная наступательная группировка немецких войск"{20}.

В ходе нашего наступления гитлеровцы продолжали концентрировать и свою авиацию. Теперь у них насчитывалось уже 400 самолетов различных типов. Соответственно расширилась и сеть базирования. Помимо выше упомянутых аэродромов использовались стационарные аэродромы в Днепропетровске и Мариуполе, а также передовые площадки в районах Артемовска, Константиновки, Павловки, Малой Камышевахи, Красной Поляны. Для взаимодействия со своими наземными частями противник мог привлекать и привлекал авиацию Харьковско-Полтавского и Крымского узлов, что значительно увеличивало число самолетов, действовавших против 9-й и 57-й армий.

За период с 10 по 16 мая на Южном фронте было зарегистрировано 625 вражеских самолето-вылетов, из которых 262 приходилось на полосу войск 9-й армии. Этот факт свидетельствовал о том, что немцы уделяют особое внимание частям и соединениям генерала Харитонова.

К исходу 14 мая создались благоприятные условия для ввода в бой подвижных соединений (танковых корпусов) с целью

развития успеха и завершения окружения вражеской группировки в районе Харькова. Однако момент был упущен, и наши части, действовавшие на этом направлении, утратили инициативу. Противник же успел перегруппировать свои войска. Утром 17 мая он силами восьми пехотных, двух танковых и одной моторизованной дивизий армейской группировки "Клейст" нанес контрудар из района Славянск, Краматорск по 9-й армии Южного фронта. Против 57-й армии действовало около пяти пехотных дивизий.

Одновременно с наземными войсками противника действовала его авиация. Группы бомбардировщиков, по 15- 25 самолетов в каждой, нанесли несколько последовательных ударов с воздуха по Изюму, штабу 9-й армии и ее войскам в этом районе. Связь с частями и соединениями нарушилась.

Началось неравное сражение. В первый же день немцы прорвали нашу оборону, а к исходу 18 мая продвинулись на север до 40-50 километров. Нависла угроза над тылами 57-й армии и всей ударной группировки Юго-Западного фронта.

К началу Изюм-Славянской наступательной операции противника ВВС Южного фронта располагали 272 боевыми самолетами. Это почти в два раза меньше, чем у немцев. Причем почти все машины были устаревших конструкций: И-16, И-153, Су-2, СБ, Р-5 и другие. 37 новых истребителей мы по приказу Маршала Советского Союза С. К. Тимошенко передали Юго-Западному фронту.

Таким образом, в момент немецкого наступления войска 9-й и 57-й армий поддерживались и прикрывались всего-навсего 46 самолетами. Правда, положение было быстро исправлено. 17 мая для обеспечения боевых действий наших общевойсковых армий мы перебазировали все наличные части ВВС Южного фронта - 7 полков и 2 отдельные эскадрильи. Они сразу же были использованы для борьбы с наземным и воздушным противником. Кроме того, в полосе 9-й и 57-й армий теперь действовала вся авиация Юго-Западного фронта.

Наши летчики выполняли следующие основные задачи: препятствовали подходу вражеских резервов; прикрывали свои наземные части; уничтожали неприятельские самолеты на аэродромах и в воздухе; громили скопления гитлеровцев в районах Барвенково, Славянок, Грушевка, а затем Протопоповка, Петровская, Вальвенково; вели разведку.

Наибольшая часть авиации, как уже говорилось, использовалась в интересах войск 9-й и 57-й армий, остальная - на участках других объединений. Чаще всего она применялась массированно. Группы штурмовиков посылались на задания под

надежным прикрытием истребителей (соотношение самолетов один к двум). Такая предусмотрительность диктовалась обстановкой: без схваток в воздухе не обходился почти ни один полет.

На штурмовку обычно вылетали одновременно две группы общей численностью до 40-50 самолетов. Хотя это и увеличивало интервалы между налетами, зато сами удары были более мощными и результативными. Летчики-истребители вели воздушные бои преимущественно на виражах, чтобы полнее использовать маневренные качества своих машин, атаковали либо сзади сверху и снизу, либо сбоку сверху. Применялись и лобовые атаки. Штурмовики заходили на цель как парами, так и одиночно, но непременно со стороны солнца.

Отважно сражались с врагом летчики 55-го (16-го гвардейского) истребительного авиаполка. Среди них своим мужеством и тактическим мастерством выделялся капитан Покрышкин Александр Иванович. Однажды его группа сопровождала эскадрилью "ильюшиных" на штурмовку немецких танков, скопившихся на опушке леса около города Изюма. "Мессершмитты" пытались расчленить строй "илов" и вынудить их отвернуть от цели, но натолкнулись на мощный огневой щит, созданный Покрышкиным и его ведомыми. Благодаря надежному прикрытию истребителей наши штурмовики сумели сделать три захода и нанесли противнику немалый урон.

На следующий день двадцатку штурмовиков прикрывала группа истребителей того же полка во главе с капитаном П. П. Крюковым. Еще до подхода к цели аэродрому в Сталине - летчики увидели бомбардировщик Ю-88, заходивший на посадку. Крюков вырвался вперед и меткой очередью вогнал его в землю. Во время штурмовки аэродрома было уничтожено около десяти вражеских самолетов.

Слава мастеров огневых ударов прочно утвердилась и за летчиками 7-го гвардейского штурмового авиаполка. В один из майских дней эскадрилья капитана Зуба Николая Антоновича совершила налет на вражеский аэродром. Там стояло около 40 самолетов. В результате внезапной и дружной атаки 12 немецких машин было сожжено и 9 повреждено. Эскадрилья советских штурмовиков возвратилась домой без потерь

Хорошо помню отважного летчика Илью Петровича Мосьпанова, награжденного за боевые подвиги двумя орденами Красного Знамени. 25 мая 1942 года он вместе с лейтенантом Иваном Бойко и младшим лейтенантом Федором Артемовым вылетел на штурмовку крупного вражеского аэродрома возле Константиновки. По данным разведки, там было сосредоточено

около 90 самолетов различных типов. К объекту штурмовки "илы" подошли на предельно малой высоте. Поэтому их удар оказался совершенно неожиданным для гитлеровцев. На земле сразу вспыхнуло несколько костров. Начали рваться бензобаки, бомбы, снаряды. Не давая фашистам опомниться, "ильюшины" сделали еще два захода. Пламя охватило весь неприятельский аэродром. И только после того, как все бомбы и реактивные снаряды кончились, советские штурмовики развернулись на обратный курс.

Результат налета оказался отличным: сожжено 26 л повреждено 22 фашистских самолета. Командование представило старшего лейтенанта И. П. Мосьпанова к третьей правительственной награде - ордену Ленина.

19 мая четверка истребителей 40-го полка во главе с лейтенантом Ковалевым прикрывала свои наземные войска. Барражируя в воздухе, летчики заметили большую группу приближающихся "мессершмиттов". Через минуту-другую их уже можно было сосчитать - восемнадцать. Несмотря на более чем четырехкратное численное превосходство врага, советские летчики смело вступили с ним в бой. Искусно маневрируя, Ковалев стремился оттянуть "мессеров" на свою территорию. Немцы нападали яростно, но несогласованно. Воспользовавшись этим, наши летчики сбили сначала один, а затем и второй Ме-109.

Бой продолжался более десяти минут, и все это время четверка храбрецов удерживала инициативу в своих руках. Но запас горючего у них вскоре иссяк. Лейтенант Ковалев пошел на посадку буквально с пустым баком. К нему сразу устремились фашисты, рассчитывая на легкую победу. Но ведомый лейтенант Шуйцов, рискуя жизнью, успел заслонить машину командира от губительного огня. Этот летчик и прежде никогда не испытывал страха в бою. Шесть раз он выходил победителем в единоборстве с врагом. Вот и теперь, защищая Ковалева, герой свято выполнял одну из важнейших заповедей советских воинов: "Сам погибай, а товарища выручай".

Огненные жгуты хлестнули по самолету Шуйцова. Летчик сразу же был убит, а его охваченная огнем машина, точно победный факел, озарила дымный небосвод и врезалась в землю. Бесстрашный сокол пал смертью храбрых, но имя его навсегда осталось в сердцах и памяти однополчан и всех советских людей.

Боевые друзья отомстили врагу за гибель лейтенанта Шуйцова. На второй день четверка И-16, возглавляемая лейтенантом Гуляевым, четырежды ходила на боевые задания. Истребители сопровождали бомбардировщиков и вместе с ними

наносили удары по войскам противника. Особенно эффективным был последний вылет. Прикрывая свою пехоту, летчики заметили корректировщик Хе-126 и по сигналу Гуляева попарно пошли на сближение с ним. Первым открыл стрельбу командир группы. Он зашел "хеншелю" в хвост и с дистанции 50 метров ударил из пушки и пулемета. Немец огрызнулся огнем и тут же перешел в крутое пикирование. Сержант Степичев преследовал его до тех пор, пока тот не врезался в землю.

Через несколько минут летчики обнаружили двух Ю-88, намеревавшихся нанести бомбовый удар по нашей пехоте. Гуляев и Степичев атаковали головной "юнкере" в лоб и нанесли ему серьезные повреждения. А младший лейтенант Байдов добил его. Не ушел от советских истребителей и второй вражеский бомбардировщик. Он был мастерски расстрелян прямо на глазах у восхищенных пехотинцев.

На земле и в воздухе советские воины показывали образцы мужества и героизма. Однако перевес в силе оставался на стороне противника. 23 мая 6-я немецкая армия, продвигавшаяся с севера, и танковая группа Клейста, наступавшая с юга, соединились южнее Балаклеи. Среди войск, попавших в кольцо, оказалась и 57-я армия. С 24 по 29 мая окруженные части вели тяжелые, кровопролитные бои с врагом. Многие советские воины-патриоты пали тогда смертью храбрых. Погиб и генерал К. П. Подлас. Однако некоторые подразделения все же вырвались из кольца и затем благополучно переправились на левый берег Северного Донца.

Неудача под Харьковом осложнила всю обстановку на южном крыле советско-германского фронта. Срезав барвенковский выступ, немецкие войска заняли выгодные позиции для дальнейшего наступления. Советское командование приняло решение о переходе к обороне.

В этот трудный период завершилась организация 4-й воздушной армии, начавшаяся 7 мая 1942 года. В приказе Наркома обороны говорилось: "В целях наращивания ударной силы авиации и успешного применения массированных авиаударов объединить авиасилы Южного фронта в единую воздушную армию".

Командующим назначили меня, начальником штаба - генерал-майора авиации А. З. Устинова, военным комиссаром - дивизионного комиссара В. И. Алексеева, начальником политотдела - полкового комиссара К. И. Баранова. Одновременно меня утвердили членом Военного совета и заместителем командующего Южным фронтом по авиации. В состав армии входили: 216-я и 217-я истребительные, 219-я

бомбардировочная и 218-я ночная бомбардировочная авиадивизии, а также один учебно-тренировочный и семь отдельных смешанных авиаполков, эскадрилья связи и эскадрилья дальней разведки.

Позже нам передали 229-ю истребительную и 230-ю штурмовую дивизии. Формирование управления 4-й воздушной армии, соединений, частей и отдельных подразделений, перераспределение материальной части и технических средств, знакомство с вновь прибывшими командирами и десятки других вопросов организационного порядка приходилось решать в ходе боевых действий. Это стоило большого труда всему аппарату штаба ВВС и авиационного отделения политического управления Южного фронта.

Некоторые полки были недоукомплектованы самолетами. На первых порах в армии насчитывалось 157 исправных машин и 51 неисправная. Среди экипажей было 127 "безлошадников" - летчиков без боевой техники. Формирование объединения мы закончили к 22 мая. А несколькими днями позже в состав армии влился 588-й ночной легкобомбардировочный авиационный полк, укомплектованный женщинами. Командиром здесь была старший лейтенант Е. Д. Бершанская, заместителем по политчасти - батальонный комиссар Е. Я. Рачкевич, начальником штаба лейтенант И. В. Ракобольская.

И вот командование необычного полка пришло ко мне на доклад. Это были молодые женщины, даже девчата - застенчивые, скромные, волнующиеся. Приняв официальный рапорт, я предложил им сесть и спросил, как они совершили перелет на фронт.

- Перелетели хорошо, никто не отстал, не заблудился, - ответила Бершанская.

В тот же день я побывал на аэродроме, где базировался женский полк, и познакомился с его личным составом. Во время беседы мы коснулись многих важных тем. Потолковали о качестве индивидуальной подготовки, об особенностях полетов в лучах прожекторов, о посадках по сигнальным фонарям и т. д. Когда все вопросы были выяснены, я сказал, что 588-й полк поступает в распоряжение командира 218-й ночной бомбардировочной авиадивизии полковника Д. Д. Попова.

- Разрешите узнать, товарищ генерал, какие задачи выполняет эта дивизия? поинтересовалась Бершанская.

- Разные. А вообще, - в шутку добавил я, - полковник Попов такой "купец", который "покупает" самолеты всех типов. У него есть СБ и Р-5. А теперь будут и У-2. На месте, на аэродроме Труд Горняка, ознакомитесь с ними, товарищи. Желаю успехов.

Не прошло и дня, как о женском полку снова пришлось говорить.

- Товарищ командующий, - позвонил мне командир 218-й дивизии Дмитрий Дмитриевич Попов, - докладываю: принял сто двенадцать барышень. И что я буду делать с ними?

В голосе Попова проскальзывала досада.

- Они не барышни, Дмитрий, Дмитриевич, а полноценные летчицы, - ответил я полковнику. - И, как все будут воевать с врагом. Только не сразу посылай их в пекло, постепенно вводи в строй. Запланируй им пока ознакомительные полеты к линии фронта, пусть изучают район боевых действий, привыкают к фронтовой обстановке.

- Все это я сделаю, товарищ генерал, но ведь такого еще не было, чтобы женщины воевали в воздухе.

- Не было, Дмитрий Дмитриевич, - согласился я с Поповым. - Зато тебе первому придется учить их боевой работе. И отвечать за них, разумеется.

В дальнейшем комдив постоянно информировал меня об учебе и боевых делах женского полка. В начале июня он снова доложил:

- Сегодня был на партсобрании у Бершанской. Вы знаете, товарищ командующий, какое они приняли решение? Работать так, чтобы полк стал одним из лучших в армии.

- Вот видишь, а ты говорил "барышни"... Они еще покажут, на что способны советские девчата! Это ведь воспитанницы Героя Советского Союза Марины Михайловны Расковой.

Полк и в самом деле быстро вошел в строй, отлично воевал, неустанно совершенствуя тактику бомбометания ночью, нанося противнику ощутимые потери. Впоследствии он был преобразован в 46-й гвардейский. Не случайно пленные гитлеровцы называли По-2 "ночными фельдфебелями": они постоянно висели над окопами и траншеями, и некуда было от них деться...

Во второй половине июня наши авиационные части дислоцировались уже с учетом интересов всего фронта, а не применительно к той или иной общевойсковой армии, как было раньше. Служба тыла, возглавляемая генералом Каратаевым Петром Васильевичем, обеспечивала авиацию всем необходимым. Она располагала семью районами авиационного базирования, 45 батальонами аэродромного обслуживания, семью отдельными автобатальонами, двумя отдельными инженерно-аэродромными батальонами, 13 техническими командами, сетью складов и ремонтных органов. Обычно район авиационного базирования (РАБ) получал полосу и нес полную ответственность за

подготовку аэродромной сети и материально-техническое обеспечение боевых частей на этом участке.

Подробнее о работе воинов службы тыла я расскажу несколько позже. А теперь - несколько слов об общей обстановке, сложившейся к лету 1942 года.

Большое летнее наступление гитлеровцы готовились начать двумя ударами по сходящимся направлениям: первый - из района северо-восточнее Курска на Воронеж, второй - из района Волчанска на Острогожск. Цель этой операции заключалась в том, чтобы разгромить советские войска на воронежском направлении, выйти к Дону и захватить плацдарм на его левом берегу. В последующем намечалось нанести удары из Воронежа и Славянска. Обе группировки должны были соединиться у Кантемировки и окружить главные силы Юго-Западного фронта. По расчетам германского командования, эти две операции создавали условия для развития стратегического наступления на Сталинград и Северный Кавказ.

В связи с такими замыслами группа армий "Юг" была разделена на две - "А" и "Б". В первую, возглавляемую фельдмаршалом В. Листом, входили 11, 17, 1-я танковая немецкие армии и 8-я итальянская; во вторую, руководимую фельдмаршалом фон Боком, вошли 2, 6 и 4-я танковая немецкие армии и 2-я венгерская.

Войска нашего Южного фронта занимали полосу протяженностью 250 километров - от Красного Лимана до Азовского моря - и обороняли два важнейших направления: на Ворошиловград и на Ростов. Следует заметить, что советская юго-западная группировка была наиболее слабой из всех, так как после предыдущих боев не успела восполнить потери и как следует закрепиться на новых рубежах. К этому времени управление главнокомандования Юго-Западного направления было упразднено, а войска его двух фронтов вошли в непосредственное подчинение Ставки ВГК.

Готовя летнее наступление, немцы сосредоточили па юге основную массу своей авиации, действовавшей на советско-германском фронте. Из 2800 боевых машин, которыми располагал противник на 5 июня 1942 года, 1240 действовали против Южного и Юго-Западного фронтов. В дальнейшем количество вражеских самолетов увеличилось до 1600, то есть почти до 60 процентов от общей численности.

Таким образом, противник имел значительный перевес сил авиации. Однако, несмотря на это, наши летчики смело придерживались наступательной тактики, проникали в глубокий тыл врага, бомбили и штурмовали его аэродромы, вели жаркие

воздушные бои.

Когда противник на харьковском направлении перешел в контрнаступление и начал продвигаться в сторону Изюма, активность нашей авиации еще более возросла. Она помогла наземным войскам ослабить и даже временно остановить натиск неприятельских полчищ на правом крыле Южного фронта. Обратимся к примерам, характеризующим зрелость и воинское мастерство летного состава в начальный период боевой деятельности 4-й воздушной армии.

Командующий фронтом генерал-лейтенант Р. Я. Малиновский позвонил мне по телефону:

- По некоторым данным, в районах Сталине, Краматорск, Красноармейское, Славянск противник сосредоточил крупные мотомеханизированные силы для нанесения удара по нашим войскам. Надо уточнить эти сведения, Константин Андреевич. Пошлите туда лучшего разведчика.

Я пригласил на командный пункт дважды орденоносный экипаж 8-го гвардейского бомбардировочного авиаполка, который летал на самолете Пе-2. Это были капитан Патрин, лейтенант Зенин и сержант Антонов. Объяснив им задачу, напомнил:

- Командованию фронта очень нужны эти сведения. Надеюсь, вы добудете их любой ценой.

- Обязательно добудем, товарищ генерал, - заверил командир экипажа.

- Желаю успеха, товарищи. Время дорого, нельзя терять ни минуты.

Погода была неблагоприятной: нижняя кромка облаков висела над землей на высоте 600 метров, по маршруту кое-где шел дождь. Но никто не сомневался в том, что капитан Патрин и его друзья выполнят боевое задание. Самолет взмыл в небо и скрылся за облаками. А вскоре с его борта поступила радиограмма: "Лег на курс, все в порядке".

Минуты ожидания были тревожными: данные разведки имели исключительно важное значение для фронтового командования. И вдруг новая радиограмма: "Атакован вражескими истребителями. Веду бой". Это непредвиденное обстоятельство осложнило положение, усилило тревогу всех, кто присутствовал на командном пункте. Что с экипажем Патрина? Одолеет ли врага? Выполнит ли задание? Спустя некоторое время мы получили третью радиограмму. В ней сообщалось, что экипаж достиг цели и сведения о противнике подтвердились.

По возвращении П. А. Патрина на свой аэродром мы узнали, что на подходе к заданному району экипаж встретил четверку истребителей ПЗЛ-24, которая навязала ему бой. Отражая атаки

противника, разведчик сбил одну машину. Остальные после неудачных попыток преградить "пешке" путь к цели скрылись.

Доложив командующему фронтом о результатах разведки и мужественных действиях экипажа, я услышал в ответ:

- Спасибо, командарм. Готовься к нанесению удара по противнику. А разведчикам передай мою благодарность. Молодцы соколы!

3 июня снова отличилась эскадрилья Николая Антоновича Зуба из 7-го гвардейского штурмового авиаполка. Шестерка "илов" получила задание нанести удар по одному из аэродромов противника. Несмотря на сильный зенитный огонь, штурмовики отлично справились со своей задачей - за один налет уничтожили 23 и повредили 20 вражеских самолетов. Сильный взрыв на аэродроме был вызван, вероятно, прямым попаданием бомб в склад боеприпасов или горючего. Вскоре после этого налета капитан Н. А. Зуб был повышен в воинском звании и назначен командиром полка.

К этому времени весь фронт облетела радостная весть о боевых успехах командира 131-го истребительного авиаполка майора В. И. Давидкова. На борту его самолета ЛаГГ-3 ярко сияли тринадцать звезд - символов победы. Вот история появления последней из них.

Группа истребителей Виктора Иосифовича Давидкова сопровождала наших штурмовиков. В районе цели немцы открыли по самолетам ураганный зенитный огонь. На помощь зенитчикам подоспели вражеские истребители. Два "мессера" сразу же бросились на "ильюшиных". В бой с ними смело вступил ведомый командира полка - летчик Назаренко. Сам же Давидков схватился с другой парой Ме-109. А через несколько минут сюда подошли еще два "мессершмитта". Теперь майор дрался один против четверых. Огневое мастерство, смелость, собранность и хладнокровие позволили лидеру советских истребителей не только отражать атаки противника, пытавшегося прорваться к "илам", но и самому наносить по ним удары. Одного из "мессеров" Давидков сбил, а троих обратил в бегство.

Выполнив задание, группа Ил-2 и ЛаГГ-3 благополучно возвратилась на аэродром. Полковой художник к алому созвездию на фюзеляже командирской машины добавил новый знак победы над врагом.

В ночь на 9 июня женский полк принял первое боевое крещение. Провожать экипажи в полет пришли командир дивизии Д. Д. Попов и комиссар А. С. Горбунов. На задание вылетали экипажи Е. Д. Бершанской, командиров эскадрилий С. Амосовой и Л. Ольховской. Им предстояло нанести бомбовый удар по живой

силе противника в районе Снежного и Никифоровки.

При подходе к цели вражеские зенитки обстреляли самолет Бершанской. Маневрируя, она вышла к намеченному пункту и с высоты 600 метров сбросила бомбы. Ее примеру последовал экипаж Амосовой. В это время зенитный огонь усилился. Несколько осколков угодило в машину Бершанской, но летчица не растерялась и сумела вывести самолет из-под обстрела. Так же поступила и Амосова.

А вот третьему экипажу не повезло. Во время бомбежки Л. Ольховская и В. Тарасова получили тяжелые ранения и в районе поселка Красный Луч произвели вынужденную посадку. Там местные жители и похоронили отважных девушек...

В середине июня к нам поступил приказ Народного комиссара обороны "Об использовании самолетов Ил-2 как дневных бомбардировщиков". В нем указывалось: "Мы можем и должны значительно увеличить наши бомбардировочные дневные удары по противнику, но для этого надо немедля покончить с вредной практикой недооценки самолетов Ил-2 как дневных бомбардировщиков и добиться того, чтобы ни один самолет Ил-2 не вылетал в бой без полной бомбовой нагрузки".

Вместо 52 таких машин, предусмотренных штатами, мы располагали всего девятью, поэтому относились к ним с особой бережливостью. И все же приказ Наркома обороны довели до каждого авиатора 7-го гвардейского и 210-го штурмовых авиаполков. Там насчитывалось 35 готовых к бою экипажей, но 26 из них были "безлошадниками". Летчики, не имевшие самолетов, с горечью спрашивали:

- А как же мы должны увеличивать бомбовую нагрузку?

Приходилось успокаивать их, заверять, что в скором времени каждый будет иметь боевой самолет. Счастливчики же, за которыми были закреплены "ильюшины", тотчас начали выискивать новые пути повышения боевых возможностей штурмовиков. Полетный вес Ил-2 в перегрузочном варианте допускался до 5596 килограммов, то ость был на 200 килограммов больше нормального. Если раньше это превышение использовалось для создания определенного резерва горючего, то теперь летчики стали на 200 килограммов больше брать бомб и других боеприпасов. Некоторые горячие головы даже предлагали снять бронеспинки, дабы увеличить полезную нагрузку самолета, однако такие рискованные предложения не нашли поддержки у командования. Мы дорожили жизнью летчиков и воздушных стрелков.

22 июня 1942 года были опубликованы в печати и переданы по радиовещанию "Политические и военные итоги года

Отечественной войны". Командиры и политработники, партийные и комсомольские активисты довели этот важнейший документ до сознания всех авиаторов соединений и частей. Помимо того, политический и оперативный отделы подготовили для пропагандистов и агитаторов обширный материал об итогах боевых действий ВВС Южного фронта (4-й воздушной армии) за минувшие двенадцать месяцев, о мужестве и героизме воздушных бойцов и наземных тружеников, о сокрушительных ударах по врагу нашей крылатой гвардии. Пропаганда лучших примеров боевой отваги фронтовиков, образцов ратного мастерства и патриотизма благотворно действовала и на ветеранов и на молодежь, умножала их силы в борьбе с ненавистным врагом.

Результаты проведенной работы особенно ярко проявились в период, когда наши воздушные силы обеспечивали отход своих наземных войск из Донбасса к Дону и далее к Тереку.

Как известно, 10 июня началась оборонительная операция войск Юго-Западного фронта против 6-й и 1-й танковой немецких армий на волочанском и купянском направлениях. В результате ожесточенных боев наши войска 26 июня отошли на рубеж Никольское, Ольховатка, Купянск, река Оскол до устья. Двое суток спустя противник возобновил наступление против Брянского фронта и восточнее Курска продвинулся на 40 километров. Ж) июня ударом из Волчанска немцы прорвали оборону Юго-Западного фронта, вклинились на глубину до 80 километров и окружили основные силы двух армий. Создалась угроза потери Воронежа и прорыва противника за Дон. Однако благодаря мерам, предпринятым Ставкой, наступление врага на воронежском направлении было остановлено.

6 июля немецкие войска вышли в район Каменки (35 километров юго-восточнее Острогожска), намереваясь окружить и уничтожить основные силы Юго-Западного и часть сил Южного фронтов. С этой целью противник готовился нанести два удара по сходящимся направлениям: из района южнее Воронежа и из района Славянок Артемовск на Беловодск (50 километров восточнее Старобельска). Чтобы избежать окружения, Верховное Главнокомандование приказало отвести войска Юго-Западного и правого крыла Южного фронтов на рубеж Новая Калитва - Попасная (27 километров восточнее Артемовска).

С этого момента начались тяжелые испытания для воинов нашего фронта, в том числе и авиаторов 4-й воздушной армии. И продолжались они более месяца.

6 июля 1942 года мне довелось присутствовать на Военном совете и участвовать в выработке оперативной директивы. Заседание проводил генерал-лейтенант Р. Я. Малиновский. На

нем присутствовали начальник штаба генерал А. И. Антонов, член Военного совета армейский комиссар 1 ранга А. И. Запорожец и другие военачальники. В оперативной директиве, принятой Военным советом фронта, говорилось, что отход войск начинается с наступлением темноты, под прикрытием сильных арьергардов, во главе со смелыми и опытными начальниками. Надо как можно шире использовать всякого рода заграждения, "сюрпризы", уничтожать за собой все мосты и линии связи. На занимаемом сейчас рубеже оставить разведку, чтобы создать у противника впечатление, будто здесь продолжают находиться наши основные силы. С рассветом 7 толя авиация должна воспрещать противнику ведение воздушной разведки в полосе отходящего правого крыла фронта и не допускать продвижения его войск.

Не боясь повториться, замечу, что разведка 4-й воздушной армии работала в этот период вполне удовлетворительно. Она вела постоянное наблюдение за действиями противника, своевременно вскрывала его замыслы и непрерывно информировала об этом командование. Еще 6 июля воздушные разведчики установили интенсивную подготовку немцев к наступлению. Утром 7 июля они сообщили в штаб армии, что наблюдается подход вражеских резервов из района Днепропетровска. За эти дни было обнаружено на железнодорожных магистралях и станциях 69 воинских эшелонов, а также 1345 автомашин, 20 танков и 10 орудий на механической тяге.

Очень ценные сведения доставили воздушные разведчики 8 июля. Из района Днепропетровска враг подтягивал на восток 53 железнодорожных эшелона и огромную мотомеханизированную колонну. В ее составе насчитывалось 2130 автомашин, 100 танков и 100 орудий. Кроме того, из Мариуполя в направлении Буденновки двигались еще две автоколонны по 250 машин в каждой. Большое количество боевой техники было замечено и на дорогах, ведущих из Артемовска к линии фронта.

Когда я доложил обо всем командующему фронтом, он посмотрел на карту и уверенно сказал:

- Завтра немец пойдет в наступление.

9 июля противник действительно начал наступать. Его наземные войска активно поддерживала авиация. За этот день в полосе Южного фронта было отмечено 358 вражеских самолето-вылетов. Наши летчики поднимались в небо в общей сложности 350 раз. В воздушных боях они сбили шесть Ме-109 и четыре Ме-110, повредили два Ю-88. На земле было уничтожено до 15 танков, 270 автомашин и около 600 пехотинцев. Не избежали

потерь и мы: три экипажа не вернулись с задания, пять погибли в боях. Положение на фронте с каждым днем становилось все напряженнее.

Глава восьмая. Воздушный щит

В связи с тем что противнику удалось глубоко охватить правый фланг Юго-Западного фронта и на его стыке с Южным фронтом сосредоточить сильную группировку, наши наземные части отступили на линию Новая Калитва, Чупринин, Новая Астрахань, Попасная. Но и здесь они не успели организовать оборону, поэтому Ставка Верховного Главнокомандования приказала им отойти на рубеж Богучар, Кантемировка, Беловодск. На командующего Южным фронтом генерал-лейтенанта Р. Я. Малиновского возлагалась ответственность за строительство сталинградского оборонительного рубежа между Суровикино и Нижне-Чирской.

10 июля войска Южного фронта начали оборонительные бои на реке Миус, западнее Ростова-на-Дону против 17-й немецкой армии. В ходе кровопролитного сражения наши части, находившиеся на правом фланге, уже на следующий день отошли на рубеж Денежниково - Трехизбенка - Красный Луч. Трое суток в районе Кантемировки упорно дрались с врагом 38-я и 9-я армии, а войска 57-й и 28-й армий отдельными группами отходили за Дон. 15 июля 28, 38 и 57-я армии были переданы в состав Сталинградского фронта.

4-я воздушная армия прикрывала отход наземных войск всеми наличными силами. Особенно эффективно действовала бомбардировочная авиация, в частности 219-я дивизия полковника И. Т. Батыгина. Летчики 8-го гвардейского, 188-го и 366-го бомбардировочных авиаполков работали с максимальным напряжением. По три-четыре вылета в день совершали они на самолетах Пе-2 и Су-2. На лисичанском направлении только с 9 по 12 июля они произвели 280 самолето-вылетов. Бомбардировочные удары по наступающему врагу, по скоплениям его танков и живой силы наносились группами от шести до девяти самолетов в сопровождении 12-18 истребителей.

За три дня боевых действий на лисичанском направлении наши летчики сбили 20 самолетов противника, уничтожили до 50 танков, около 300 автомашин, 700 солдат и офицеров. Мы за этот период потеряли 10 самолетов.

11 июля воздушная разведка обнаружила мотомеханизированные части противника, выдвигавшиеся на рубежи Бараниковка -Калитвинская; Тихожуравская Мешковской. Данные о прорыве нашей обороны севернее Харькова были немедленно доложены командованию фронта. Наступление со

стороны Кантемировки развивалось стремительно. На следующий день воздушные разведчики выявили в районе Богучар большое скопление немецких танков и автомашин.

К исходу 12 июля враг прорвал фронт, его мотомехчасти вышли в район Кашары, Дегтево, Криворожье. Вторая колонна противника двигалась из района Богучара на юго-восток. Таким образом, гитлеровцы оказались в тылу частей и соединений Южного фронта. Чтобы избежать угрозы окружения, наши войска вынуждены были отступать на юг, к Дону.

В этот критический момент части 4-й воздушной армии бомбовыми и штурмовыми ударами уничтожали танки, колонны автомашин, перемалывали живую силу противника, вели разведку в районе Дебальцево, Чистякове. Только за 13 июля наши летчики уничтожили 25 танков, 140 автомашин и до 350 гитлеровцев.

14 июля крупные мотомехчасти противника вышли к Морозовской, перерезав все коммуникации войск Южного фронта севернее железной дороги Лихая - Сталинград. А через два дня враг овладел Ворошиловградом и начал продвигаться на юго-восток.

17 июля в районе Калитвинская немцы захватили плацдарм на правом берегу Северного Донца и начали сосредоточивать здесь танки, артиллерию и пехоту. Вторая фашистская группировка выдвигалась из района Тацинская на юг с целью прорваться к Дону у Константиновской.

Наступление немецко-фашистских войск активно поддерживалось авиацией, особенно бомбардировочной. Она наносила удары не только по нашим войскам, но и по коммуникациям и переправам. Выйдя на оперативный простор, Кантемировская группировка противника начала быстро продвигаться на юг.

Летчикам 4-й воздушной армии приходилось действовать в крайне сложной и напряженной обстановке. Они наносили удары по наступающему противнику, обороняли свои наземные войска от налетов вражеской авиации, следили за направлением их движения, выполняли другие важные задачи. Для того чтобы определить, наши это части или вражеские, разведчики, как правило, снижались до бреющего полета, а порой даже производили посадку, чтобы личным опросом узнать номера полков и дивизий.

Из числа многих отважных разведчиков хочется выделить трижды орденоносца старшего лейтенанта Середу Петра Селиверстовича. Однажды он получил задание установить принадлежность воинской колонны, двигавшейся по проселочной

дороге. Сев неподалеку от проселка, летчик, не выключая мотора, вылез из кабины И-16 и направился к солдатам. Едва успел сделать несколько шагов, как те начали стрелять. Поняв, что напоролся на фашистов, Середа побежал к машине. Две пули угодили ему в ногу и в спину. Однако летчик нашел в себе силы, чтобы добраться до самолета и сесть в кабину. Резко развернувшись в сторону вражеских автоматчиков, которые намеревались захватить его в плен, он сбил их и взлетел. Несмотря на тяжелое ранение и потерю крови, Петр довел самолет до своего аэродрома и доложил командиру о результатах разведки. За мужество и отвагу старший лейтенант П. С. Середа был удостоен звания Героя Советского Союза.

Помнится, выкроив несколько минут, работники штаба армии собрались поужинать и заодно послушать сводку Советского информбюро. Радио сообщало о результатах боевых действий советской авиации за минувшие сутки.

- Короткая сводка,- с ноткой недовольства сказал начальник оперативного отдела Одинцов. - Да и фронт велик, обо всех подвигах не расскажешь. - Он вздохнул и отодвинул недопитый стакан чаю.

- Да, в сводках обо всех не расскажешь, - согласился с ним начальник политотдела Федор Иванович Жмулев. - О своих людях мы сами должны рассказывать в полках и дивизиях.

Работники управления хорошо знали, о каких героях может идти речь. Однажды группа штурмовиков нанесла удар по вражескому аэродрому в районе Артемовска. С боевого задания не вернулся капитан В. Ф. Васильев В штаб поступило донесение о том, что наши самолеты были встречены плотным огнем зенитной артиллерии. Один из снарядов попал в машину Васильева и поджег ее. Пожар потушить не удалось; прыгать с парашютом на территорию, занятую фашистами, летчик не стал, ибо гитлеровский плен - хуже смерти. Оставался один выход - направить объятый пламенем штурмовик на стоянку немецких самолетов. Бесстрашный авиатор так и поступил. Словно огненный метеорит, "ильюшин" протаранил скопище машин и в конце стоянки взорвался, похоронив под своими обломками десятки вражеских солдат и офицеров.

- Ребята возвратились с задания без капитана Васильева, но имя и подвиг его никогда не забудутся, - убежденно сказал начальник политотдела армии.

Боевые товарищи полной мерой воздали врагу за смерть Васильева. Три дня спустя летчики-штурмовики подполковника С. Г. Гетьмана, совершив два налета на вражеский аэродром, уничтожили 22 самолета.

В частях и соединениях воздушной армии стал широко известен подвиг заместителя командира эскадрильи 131-го истребительного авиационного полка лейтенанта Ярового Филиппа Степановича. Возглавляемая им шестерка ЛаГГ-3 сопровождала восьмерку бомбардировщиков Су-2. Несмотря на сильный огонь вражеской зенитной артиллерии, они прорвались к целям, расположенным южнее Ростова, и выполнили задание. На обратном пути наши самолеты были атакованы двенадцатью Ме-109. Завязался бой. "Мессершмитты" разделились на две группы. Одна устремилась в атаку на "лавочкиных" и сумела отсечь их от Су-2. Вторая набросилась на бомбардировщиков, с которыми остался Ф. С. Яровой. Пятеро против одного. Однако это не смутило лейтенанта, он смело вступил с ними в схватку и первой же лобовой атакой сбил "мессера". Обозленные потерей, немецкие летчики усилили натиск на Су-2, но лейтенант не допускал их к бомбардировщикам. Он не только оборонялся, а сам атаковал. В результате противник потерял еще один самолет.

Растерявшись, гитлеровские летчики дали возможность нашим бомбардировщикам плотно сомкнуть строй и снова взять курс на свой аэродром. Следом за группой Су-2 катился клубок сражающихся истребителей. У Ярового кончились боеприпасы, и он стал имитировать ложные атаки, обеспечивая бомбардировщикам заход на посадку. А тем временем пятерка "лавочкиных" дралась с первой группой "мессершмиттов". Особенно успешно действовали летчики Семенюк и Ковалев, не давая возможности противнику объединить усилия.

Когда Су-2 благополучно приземлились, лейтенант Яровой подвергся особенно яростным атакам. Одному из "мессеров" удалось повредить мотор его самолета. Летчик на мгновение потерял управление машиной, но тут же выровнял ее и с убранными шасси посадил на поле, неподалеку от аэродрома. Немцы сделали два захода, но не смогли поджечь самолет. Экипажи бомбардировщиков, которых Яровой прикрывал от вражеского огня, подъехали к нему на машине. В знак благодарности авиаторы подняли героя и понесли домой на руках.

Командир полка подполковник В. И. Давидков, старший политрук М. С. Токарев тепло поздравили Филиппа Степановича с успешным выполнением боевого задания и представили его к высшей правительственной награде. Спустя некоторое время Ф. С. Яровой стал Героем Советского Союза.

На страницах этой книги мне уже приходилось говорить о штурмане 88-го (159-го гвардейского) истребительного авиаполка майоре В. Б. Москальчуке. Это был настоящий ас, летчик-

истребитель большого таланта, мужества и героизма. Отлично владея техникой пилотирования, он постоянно искал новые тактические приемы. Любой бой, в какой бы обстановке он не протекал, Москальчук завершал победой.

Василий Борисович погиб смертью храбрых в июле 1942 года под Ростовом, когда прикрывал свои наземные войска. Однополчане с почестями похоронили героя в поселке Койсгут. Его именем еще в годы войны была названа одна из средних школ в Батайске.

Примерно в то же нелегкое время отдал свою жизнь за Родину и другой летчик, известный далеко за пределами 4-й воздушной армии, - гвардии капитан Мосьпанов Илья Петрович. На его боевом счету было 33 танка, 21 самолет противника, 4 броневика, 13 полевых орудий, 2 зенитные точки, 3 дзота, 2 командных пункта, 12 товарных вагонов, 140 автомашин, 2 переправы через реки, более 1000 истребленных гитлеровцев. Самолет Мосьпанова был поистине летающим танком, "черной смертью" для врага.

Когда боевые друзья отдавали последние почести Герою Советского Союза И. П. Мосьпанову, в небе над станицей Кагальницкой кружил штурмовик, пилотируемый лейтенантом Александром Руденко. Поэт Иосиф Уткин посвятил памяти погибшего летчика стихотворение "Клятва". Вот его заключительные строки:

...Над свежей могилой героя
Клянутся сурово друзья.
И клятвы, чем эта, суровей
Придумать, должно быть, нельзя!

Приказом Народного комиссара обороны И. П. Мосьпанов был навечно зачислен в списки первой эскадрильи 7-го гвардейского ордена Ленина штурмового авиационного полка.

Воздушный щит фронта. Сколько сыновей нашего многонационального Отечества, сплоченных братскими узами дружбы, обрели здесь славу крылатых бойцов, бесстрашных соколов, настоящих героев! Русские и белорусы, украинцы и дагестанцы, казахи и грузины, дети других народов Советского государства - все они жили единым стремлением: остановить и наголову разгромить полчища зарвавшегося врага.

Летом 1942 года, когда войска нашего фронта отходили на юго-восток, с невероятным напряжением работала инженерно-авиационная служба 4-й воздушной армии, которую возглавлял военный инженер 1 ранга П. В. Родимов - энергичный, высокообразованный человек с большим опытом работы в войсках.

Чтобы наметить конкретный план действий этой службы, я пригласил на совещание кроме Родимова его заместителя П. В. Лебедева, начальника ремонтного отдела Антонова, инженеров Вазингера, Красных, Ефимова, Уварова, Орлова, Пухальского и других специалистов.

- Быстрое продвижение противника в районе Лисичанска и по направлению к Дону, - сказал я собравшимся, - создало угрожающее положение для наших ремонтных органов. Необходимо принять срочные меры к эвакуации мастерских, сохранению ремонтного фонда, материальных ценностей и, самое главное - к сохранению личного состава. Ваши предложения, товарищи?

Первым взял слово Родимов.

- Как известно, - сказал он, - у нас имеются три стационарные авиамастерские и четыре передвижные. И все они, кроме шестнадцатых САМ, находящихся в Сталинграде, должны эвакуироваться одновременно. Для этого потребуется несколько эшелонов.

- Транспортом обеспечим, - заверил мой заместитель по тылу генерал П. В. Каратаев. - Успели бы демонтировать оборудование и погрузить в вагоны.

- Успеем, - ответил главный инженер и посмотрел на Антонова, начальника ремонтного отдела. Тот молча кивнул. - Для оказания помощи начальникам мастерских мы пошлем в Ворошиловград, Новочеркасск, Морозовскую и Обливскую представителей от инженерно-авиационной службы армии. Что же касается ремфонда, то здесь имеется несколько вариантов.

Родимов предложил создать нечто вроде ударных ремонтных бригад для восстановления материальной части, не требующей капитального ремонта. Самолеты и моторы, имеющие серьезные повреждения, должны быть эвакуированы к новому месту дислокации мастерских. В исключительных случаях принимать крайние меры уничтожать технику. Лучше ее сжечь или взорвать, чем оставить врагу.

Кроме инженеров выступили представители тыла и других служб. Они внесли немало конкретных предложений. В конце совещания я выразил надежду, что товарищи справятся с поставленной задачей. В тот же день мы подготовили приказ об эвакуации реморганов.

Надо сказать, что четыре мастерские удалось без особых осложнений отправить на новые места. Работая день и ночь, полностью отдавая себя делу, авиаторы с честью выполнили свой долг. Труднее пришлось личному составу 59 НАМ и 48 ПАРМ.

Немцы уже, по существу, окружили станцию Лихую, и

специалисты 48 ПАРМ не имели никакой возможности эвакуировать ремонтный фонд - три поврежденных в бою самолета. И тогда начальник мастерских принял решение уничтожить производственное здание и машины. Сами пармовцы вырвались из окружения, не потеряв ни одного человека.

Чрезвычайно трудное положение сложилось в 59 передвижных авиамастерских. ПАМ - это, по существу, завод, имеющий самолетный, моторный, приборо-ремонтный, слесарно-механический цехи, радиоцех, цех вооружения и другие. Несмотря на огромный объем работы, инженеры, техники, механики, мотористы и вольнонаемные специалисты демонтировали все оборудование и погрузили его в железнодорожные вагоны. Когда эшелон был готов к отправке, на станцию Морозовская неожиданно налетела группа немецких бомбардировщиков - 37 Хе-111. Вскоре фашисты нанесли по станции еще три таких же удара. В результате бомбардировки пять человек было убито, 17 ранено, сгорело 11 вагонов с оборудованием, выведены из строя входные и выходные стрелки, взорваны пути.

Подвергаясь смертельному риску, воины спасли 22 вагона с драгоценным имуществом, затем своими силами восстановили железнодорожные пути и отправили эшелон в Сталинград.

Теперь оставалось принять меры к спасению ремонтного фонда. Инженеры определили, что 18 самолетов можно отремонтировать и перегнать летом. Среди них - "илы", "миги" и "лаги". Шесть "ильюшиных" ожидали замены моторов -в масле была обнаружена металлическая стружка. В условиях, когда противник уже приближался к Морозовской, о таком ремонте не могло быть и речи.

- Летчики-испытатели, - заявил капитан Бабичев, - берут на себя ответственность за перегонку "ильюшиных" на аэродром Котельниково.

- Перегоним, - поддержал его капитан Завгородний.

Они сдержали свое слово, хотя лететь на таких самолетах было рискованно. Позже из Котельниково шестерку "илов" перегнали дальше в тыл.

Оставалось 12 машин, подлежащих восстановлению. Однако ремонтировать их было некогда: на северной окраине Морозовской появились немецкие танки. Уже под огнем противника авиаторы погрузили самолеты на бревенчатые сани и другие самодельные приспособления и вывезли их. Сильно поврежденную боевую технику пришлось уничтожить. Личный состав 59 ПАМ был выведен на юг через Дон.

В сложнейших условиях эвакуировались за Дон и тыловые

части 4-й воздушной армии. Порой батальоны аэродромного обслуживания ве покидала мест своей дислокации до тех пор, пока противник не начинал обстрел летного поля. И тогда воины спешно грузили оборудование, техническое имущество, горючее, продовольствие иа автомашины и под огнем уходили в заранее намеченный район. Оставленные площадки перепахивались или минировались.

Пример самоотверженности показывая личный состав 471, 464, 348, 343-го БАО и других тыловых частей. Они уходили с аэродромов после арьергарда наземных войск, сдерживая своими силами натиск передовых частей противника. Имущество уничтожалось лишь в самом безвыходном положении, когда, например, воинам приходилось вплавь преодолевать водные преграды под ураганным артиллерийско-минометным и танковым огнем или бомбежкой с воздуха.

Майоры Жерновой, Белоусов, Бабков и многие другие командиры БАО показывали образцы самообладания, организованности и военной сметки. Б любых условиях, порой немыслимых, они обеспечивали боевую работу авиации в степях за Доном.

Что говорить о тыловых частях, если сам штаб воздушной армии с 11 июля но 10 августа перебазировался 11 раз. По существу, мы все время были на колесах, в походном положении. И тогда не теряли связи с дивизиями, полками и батальонами, управляли ими, руководили боевыми действиями. Заслуга в этом прежде всего принадлежит начальнику войск связи нашей армии военному инженеру 1 ранга К. А. Коробкову и его подчиненным: Н. М. Лобанову, П. Н. Трусову, А. Т. Гострику, А. И. Голику, Н. Н. Бирюкову, И. И. Иванову, Кулакову и другим специалистам.

Противник шел за нами по пятам. Чтобы сдержать его, мы бросили основные силы воздушной армии на разрушение переправ через Северный Донец, на бомбардировку мотомехчастей на правом берегу реки, на уничтожение живой силы в Каменске, Бело-Калитвинской и других населенных пунктах. Только с 17 по 20 июля 1942 года летчики разрушили 7 переправ, уничтожили 90 танков, 400 автомашин и до 1500 гитлеровцев.

Активные действия наших авиационных частей, особенно ночных бомбардировщиков, вынудили противника отказаться от форсирования Северного Донца с ходу и совершить обходный маневр по правобережью от устья реки. Тем временем наземные войска Южного фронта планомерно отходили в направлении Ростова.

В ночь на 20 июля противнику удалось форсировать

Северный Донец в 15 километрах северо-западнее Константиновской, а на следующий день - в районе Каменска. Над правым флангом фронта снова нависла угроза. Около 300 немецких танков и бронетранспортеров, перерезав железную дорогу Шахты - Новочеркасск, двинулись на Ростов. Одновременно враг начал наступление на этот город и с таганрогского направления. Фашистская авиация совершала массированные налеты на наши переправы через Дон.

События развивались стремительно. К 22 июля передовые части противника на широком фронте вплотную подошли к Дону и стали готовиться к переправе на левый берег. В этой сложной и напряженной обстановке требовались чрезвычайные меры. И они были приняты. Части 5-й воздушной армии{19} также были нацелены на уничтожение переправ. Это дало возможность усилить бомбовые и штурмовые удары по врагу.

23 июля меня вызвал командующий войсками фронта генерал-лейтенант Р. Я. Малиновский.

- Ознакомься, Константин Андреевич, с директивой Ставки, - сказал он.

Директива была адресована Р. Я. Малиновскому, Маршалу Советского Союза С. М. Буденному и генерал-лейтенанту В. Н. Гордову. В ней говорилось: "...Если немцам удастся построить понтонные мосты на Дону и получить таким образом возможность перевезти на южный берег Дона артиллерию и танки, то это обстоятельство создаст большую угрозу Южному, Сталинградскому и Северо-Кавказскому фронтам. А если же немцам не удастся перекинуть понтонные мосты и они перебросят на южный берег только отдельные пехотные части, то это не составит большой опасности для нас, так как отдельные пехотные части немцев, без артиллерии и танков, легко будет уничтожить нашими войсками. Ввиду этого, главная задача наших частей на южном берегу реки Дон и нашей авиации состоит в том, чтобы не дать немцам построить понтонные мосты на Дону. А если им все же удастся построить их, обязательно разрушить их ударом артиллерии, наземных войск и всей массой нашей авиации..."

- Задача ясна? - спросил Родион Яковлевич.

- Предельно ясна, товарищ командующий.

- Кроме пятой воздушной в интересах нашего фронта будут действовать и части ВВС Черноморского флота, - сообщил Малиновский. - Правда, далековато им придется летать, но они теперь станут дозаправляться на аэродроме подскока в районе Краснодара, вот на этом озере, - указал он на карте.

На той же карте были обозначены основные пункты, где

противник приступил к наведению переправ.

- По ним бить надо днем и ночью. О результатах налетов докладывай лично мне, Константин Андреевич. От меня Генштаб тоже требует ежедневных донесений.

В тот же день командиры и политработники, партийные и комсомольские активисты довели требования директивы до каждого авиатора. И закипел, застонал Дон от свинца и стали, помутнела его вода от черной крови оголтелых захватчиков.

238-я смешанная авиадивизия 5-й воздушной армии громила немецкие переправы в районе Морозовская; 49 черноморских экипажей на сухопутных и лодочных самолетах типа МБР-2 наносили удары по скоплениям фашистов и по их плавсредствам у Константиновской и Николаевской; части 4-й воздушной армии уничтожали переправы в районах Мелеховской, Раздорской, Цимлянской. Штурмовики Ил-2 действовали группами по шесть-восемь самолетов, бомбардировщики Су-2 по пять - семь, "петляковы" -по три-четыре.

С 20 по 28 июля был произведен 2431 самолето-вылет, из которых около 98 процентов - на неприятельские переправы. Гул раздирал небо днем и ночью. Летчики-ночники, в том числе девушки из полка Е. Д. Бершанской, совершили 828 самолето-вылетов. И каждый такой вылет приравнивался к подвигу, ибо в большинстве случаев наши самолеты подвергались обстрелу зенитной артиллерии. Днем же кроме зениток за ними охотились немецкие истребители.

За указанный период наши авиаторы уничтожили в воздушных боях 31 самолет противника. Мы тоже потеряли немало боевых машин. Борьба шла не на жизнь, а на смерть, ибо мы выполняли задачу особой важности - сдерживали бешеный натиск врага, рвавшегося за Дон, на оперативный простор.

Трудно найти слова, чтобы выразить восхищение героизмом крылатых бойцов. Он был поистине массовым: в каждой эскадрилье, в каждой части рождались герои, отважные богатыри.

Ведя воздушный бой, лейтенант Кальченко из 265-й истребительной авиадивизии израсходовал боекомплект. Однако летчик не хотел упускать врага. Выбрав момент, он сблизился с "Мессершмиттом-109" и таранил его. Самолет с паучьей свастикой упал в пятидесяти пяти километрах севернее Пролетарской. А лейтенант Кальченко довел свою машину до аэродрома и благополучно приземлился.

Командир 366-го бомбардировочного авиаполка поставил перед звеном старшего лейтенанта Озерова задачу разбомбить скопление автомашин, танков и живой силы противника в районе одной из переправ через Дон. Самолеты поднялись в воздух и

взяли курс к намеченной цели. Шли они без сопровождения истребителей, которых у нас в то время не хватало. Командиры экипажей заранее предупредили своих штурманов и стрелков-радистов, что в случае нападения "мессеров" им самим придется отбивать атаки.

У Озерова штурманом был лейтенант Лепешинский, стрелком-радистом старшина Беспалов.

- Смотрите в оба, друзья, - сказал им командир, еще издали заметивший "мессеров" на подходе к цели.

Вскоре завязался воздушный бой. С бортов бомбардировщиков плеснули струи пулеметного огня. Лепешинский и Беспалов умело отражали атаки вражеских истребителей, а Озеров точно выдерживал курс на переправу. Но вот в небе появились черные шапки разрывов. Один снаряд попал в кабину командира экипажа и ранил его в правое плечо.

Заметив, что Озеров истекает кровью и с трудом управляет машиной, штурман приказал стрелку:

- Отбивайся, старшина, "от мессов", а я помогу командиру.

Теперь Беспалов стрелял один по наседающим истребителям. Дойдя до цели, летчик и штурман метко сбросили бомбы и развернули машину на обратный курс.

За линией фронта Озеров потерял сознание. Лепешинскому пришлось вести самолет одному. Но почти у самого аэродрома командир пришел в сознание. Он и помог Лепешинскому посадить машину. Даже в таких крайне трудных условиях взаимная выручка позволила членам экипажа успешно выполнить боевую задачу.

Группа бомбардировщиков 288-го авиаполка во главе со старшим лейтенантом Капустиным нанесла удар по немецкой переправе в районе Цимлянской. На обратном пути ее атаковали три "мессершмитта". Во время воздушной дуэли ведущий получил ранение, а его самолет был серьезно поврежден. Заметив это, гитлеровцы решили добить машину. На выручку командиру ринулись все экипажи бомбардировщиков. В результате схватки один "мессершмитт" был уничтожен, а два других поспешили выйти из боя. Капустин же, несмотря на ранение, сумел довести поврежденную машину до своего аэродрома.

Вообще наши летчики очень бережно относились к самолетам. Мне запомнился такой случай. Старший сержант Коробейников, воевавший в 192-м истребительном авиаполку, после выполнения боевого задания произвел вынужденную посадку: отказала материальная часть. А линия фронта уже отодвинулась на восток. Летчик вот-вот мог оказаться в тылу противника. Коробейников имел полное право сжечь самолет, но

решил пока не делать этого: "безлошадник" - уже не воздушный боец.

Летчик попросил колхозников помочь ему доставить машину в полк.

- На чем же повезем ее? Автомашин у нас нет, лошадей тоже. Может быть, на волах?

- И на волах можно. Давайте попробуем, - сказал старший сержант.

Впрягли четырех бугаев и поволокли самолет по проселкам. Четыре дня буксировали, а на пятый попалась попутная автомашина.

- Помоги, браток, добраться в полк, - обратился летчик к шоферу. - А то на волах я и за полмесяца не доберусь до своих.

В части уже считали, что старший сержант Коробейников погиб, но мужественный воин на исходе пятою дня прибыл в полк и доложил командиру:

- Боевое задание выполнил. Самолет сохранил.

Действуя по переправам, наша авиация уничтожила за восемь дней около 100 вражеских танков и 4 бронемашины, 28 артиллерийских орудий, 19 бензоцистерн, 800 автомашин, 2 парома и до 1700 гитлеровских солдат и офицеров. Некоторые переправы разрушались неоднократно. Кочетовская, например, дважды, Константиновская - четырежды, а Николаевская - шесть раз.

Помимо основной боевой работы нам непрерывно приходилось вести разведку на огромном пространстве - от Батайска до Цимлянской. Воздушные следопыты собирали данные о подготовке новых вражеских переправ, о состоянии действующих, о подходе резервов противника, разыскивали скопления его живой силы и техники на донском правобережье. Гитлеровцы довольно часто сооружали подводные переправы. От летчика требовались исключительная наблюдательность и зоркость, чтобы обнаружить мост, проложенный на 20 сантиметров ниже уровня воды.

Сведения, добытые разведчиками, немедленно сообщались в штаб фронта, а оттуда - в Москву. Если учесть, что в течение суток к одной и той же переправе приходилось летать по шесть-семь раз (так было, например, с Николаевской), то не трудно представить, с каким невероятным напряжением работал разведывательный отдел.

Когда противнику удалось потеснить войска 56-й армии, форсировать Дон в районе Ростова и на других участках и широким фронтом начать продвижение на юг, действия нашей авиации по переправам потеряли свое прежнее значение. Теперь

важнее стали бомбовые и штурмовые удары непосредственно по полчищам фашистов, наступающим на Тихорецк, Армавир и Ставрополь.

28 июля Ставка Верховного Главнокомандования объединила войска Южного и Северо-Кавказского фронтов в один - Северо-Кавказский с оперативным подчинением ему Черноморского флота и Азовской военной флотилии. Командующим был назначен Маршал Советского Союза С. М. Буденный. А на следующий день для удобства управления фронт разделили на две оперативные группы: Донскую (командующий генерал-лейтенант Р. Я. Малиновский) в составе 51, 37 и 12-й армий и 4-й воздушной армии и Приморскую (командующий генерал-полкрвник Я. Т. Черевиченко) в составе 18, 56 и 47-й армий, 1-го отдельного стрелкового и 17-го кавалерийского корпусов. С Приморской группой действовала 5-я воздушная армия, возглавляемая генерал-лейтенантом авиации С. К. Горюновым.

Под давлением противника левофланговые армии Донской группы оставили занимаемые позиции и отошли на рубеж Романовская - Ильинов - Ермаков Каменно-Балковский. Между 51-й и 37-й армиями образовался разрыв протяженностью около 62 километров. В связи с этим 51-я армия была переподчинена Сталинградскому фронту. В последующем войска нашей группы отошли к Ворошиловску (Ставрополю), затем к Невинномысску.

Имея в своем распоряжении всего-навсего 126 самолетов, то есть почти в восемь раз меньше, чем у немцев, штаб 4-й воздушной армии принимал все меры к тому, чтобы выполнить поставленные перед авиацией задачи. "Прикрыть отход наземных войск, бомбардировочными и штурмовыми ударами максимально задержать наступление противника и снизить темпы его продвижения, - пишет Маршал Советского Союза А. А. Гречко в своей книге "Битва за Кавказ". - Борьба с танковыми и механизированными колоннами противника осуществлялась, в основном, по данным воздушной разведки. Это единственное, что позволяло своевременно реагировать на сложившуюся обстановку: сосредоточивать ограниченные силы авиации для действий по наиболее угрожавшим группировкам противника"{20}.

Глава девятая. Под нами -Терек

Дни и ночи по железным и шоссейным дорогам, по пыльным большакам и разбитым проселкам отходили наши войска под напором танковых и мотомехчастей противника. Они отступали на юг, к предгорьям Северного Кавказа. Давно позади остался красавец Северный Донец, скрылась из виду зеркальная гладь могучего Дона, громадной синей подковой отзвенела Кубань.

Теперь воины передовых отрядов уже слышали беспокойные всплески буйного Терека, раскинувшего свои берега более чем на шестьсот километров - от многочисленных истоков восточнее и юго-восточнее Нальчика до широкого устья у Каспия. А за Тереком кабардинские и балкарские, чечено-ингушские и северо-осетинские, дагестанские и более южные земли советского Отечества.

Положение войск Северо-Кавказского фронта стало исключительно тяжелым. Пали Краснодар и Майкоп. Отдельные части Донской группы после боев за Невинномысск отходили в предгорья, а основные силы дрались с фашистами в районе Курсавки, сдерживая их наступление на Минеральные Воды.

8 августа Ставка Верховного Главнокомандования образовала Северную группу войск Закавказского фронта. Ее войска готовили оборонительные рубежи по рекам Урух, Терек, а также на подступах к Махачкале и Грозному, Орджоникидзе и Военно-Грузинской дороге. 11 августа Донская группа Северо-Кавказского фронта, в составе которой сражалась наша 4-я воздушная армия, была подчинена Северной группе войск Закавказского фронта.

В ее состав входили 37, 9 и 44-я армии. Группой командовал генерал-лейтенант И. И. Масленников, человек крутого, а порой и весьма сурового нрава. Возможно, эта черта его характера объяснялась критическим положением, в котором находились наши войска на подступах к Главному Кавказскому хребту. Но об этом несколько позже... Как я уже говорил, несмотря на все трудности, тыловые части 4-й воздушной армии хорошо обеспечивали боевую работу авиации. Заблаговременная подготовка простейших летных полей в Донских и Сальских степях, а затем и в предгорьях Кавказа, бесперебойный подвоз горючего, боеприпасов, запчастей и необходимого имущества позволяли нам не только в известной мере сдерживать наседающие войска противника, противостоять его авиации, вести разведку, но и планомерно менять места дислокации.

Переправа через Терек проходила более организованно, чем через Дон, потому что заранее были разведаны пути подхода к реке и участки для ее преодоления. Каждый район аэродромного базирования (РАБ) имел определенный маршрут движения и свой участок переправы. Это значительно сокращало сроки передислокации, уменьшало вероятность потерь живой силы, техники от ударов с воздуха и минометно-артиллерийского огня. Для прикрытия частей, форсировавших водную преграду, выделялись специальные зенитные средства.

25-й район аэродромного базирования некоторое время находился севернее Терека и обеспечивал боевые действия

авиации. Остальные РАБы, переправившись на южный берег реки, готовили новые аэродромы, размещали личный состав, мастерские и склады, создавали необходимые резервы горючего и боеприпасов.

Когда противник потеснил Приморскую группу войск Северо-Кавказского фронта, пять батальонов аэродромного обслуживания 5-й воздушной армии были оперативно подчинены нашему тылу. Кроме того, нам передали 85-й РАБ в составе пяти батальонов. В свою очередь, от нас убыл 77-й РАБ. Вскоре после этого мы пересмотрели планы базирования 4-й воздушной армии и размещения ее тыловых подразделений.

На случай если противник перережет путь на Махачкалу, была предусмотрена передислокация 28, 34 и 76-го районов аэродромного базирования в направлении Кировобад- Казау по Военно-Грузинской дороге, а части 23, 25 и 34-го РАБов намечалось отвести через Махачкалу на побережье Каспия, вплоть до Баку. Штаб тыла планировалось разместить в Грозном, его второй эшелон - в Буйнакске.

Таким образом, переправившись на южный берег Терека, тыл 4-й воздушной армии пополнил свои части всем необходимым и был готов к выполнению новых задач.

Полки, сосредоточенные между Терским, Сунженским и Главным Кавказским хребтами, тоже получили возможность привести себя в порядок и, не снижая боевой активности, укомплектовать личный состав и самолетный парк. 88-й истребительный авиационный полк получил дополнительно 14 самолетов И-16. В состав смешанной авиадивизии вошел новый, 84-й истребительный полк, вооруженный "чайками". Кстати, И-16 и "чайки" в горных условиях оказались исключительно эффективным средством для нанесения штурмовых ударов по мотомехчастям противника.

В начале второй декады августа командующий войсками Закавказского фронта генерал армии И. В. Тюленев пригласил к себе руководство Северной группы войск и трех командармов, в том числе и меня. На совещании присутствовали член Военного совета и начальник штаба фронта.

Командующий был предельно краток.

- По имеющимся у нас данным, - сказал он,- командование немецкой группы армий "А" создает ударные группировки для одновременного наступления на трех направлениях.

Генерал-полковник показал на карте районы сосредоточения вражеских войск 17-й, 1-й танковой армий и 49-го горнострелкового корпуса. От каждого овала, начерченного синим карандашом, шли стрелы, которые, словно ножи,

вонзались в территорию Кавказа с трех направлений: из Майкопа на Батуми и Тбилиси, из Минеральных Вод на Махачкалу и Баку, от Терека через горные хребты на юг. Щупальца гигантского спрута заграбастывали горы и долы от Черного моря до Каспия, все города и селения, озера и реки, все несметные сокровища благодатного края. От такой жуткой картины сжималось сердце, леденела кровь...

- Нам известно также, - продолжал генерал Тюленев, - что перед вашей оперативной группой концентрируются силы первой танковой армии. Сейчас Клейст с северо-запада и запада гонит под Моздок тринадцатую и третью танковые дивизии. Сюда же из района Элисты подтягиваются сто одиннадцатая и триста семидесятая пехотные дивизии немцев. Что же касается Нальчика, то туда, по имеющимся у нас сведениям, выдвигаются двадцать третья танковая и вторая румынская горнострелковая дивизии.

Оторвавшись от карты, И. В. Тюленев положил указку на стол и повернулся к нам:

- Ваша задача состоит в том, чтобы совершенствовать оборону на занятых рубежах, вести непрерывную авиационную разведку, выслать на вероятные пути подхода вражеских войск передовые отряды... Вам известен приказ номер двести двадцать семь Верховного Главнокомандующего?

- Известен, - ответил за всех генерал Масленников.

- Так вот, напоминаю его главное содержание: "Отступать дальше - значит загубить себя и вместе с тем нашу Родину... Ни шагу назад без приказа высшего командования. Таков призыв нашей Родины". А теперь спрашивайте, что кому неясно.

Вопросы были и к командующему, и к начальнику штаба, и к членам Военного совета фронта. Они касались тактики борьбы с врагом в условиях горной местности, обобщения и распространения боевого опыта, материально-технического обеспечения войск, привлечения местного населения для совершенствования оборонительных рубежей, строительства взлетно-посадочных площадок, складов и жилых помещений (в основном землянок).

Возвращаясь с совещания, я невольно подумал о том, в полной ли мере готовы наши авиаторы к выполнению главной задачи: "Ни шагу назад!" И, перебрав в памяти все, что за последнее время сделано для этого штабом, тылом, политическими и другими работниками, еще раз пришел к выводу, что люди подготовлены во всех отношениях, и прежде всего морально.

В частях побывали военком армии генерал-майор авиации В.

И. Алексеев, мой заместитель генерал-майор авиации Н. Ф. Науменко, начальник штаба генерал-майор А. З. Устинов, начальник тыла генерал-майор авиации П. В. Каратаев, начальник политотдела Ф. И. Жмулев и другие товарищи. Они разъяснили авиаторам требования приказа Верховного Главнокомандующего No 227, который имел огромное значение в подъеме политико-морального состояния воинов, в воспитании у них непоколебимой воли и железной дисциплины.

Повсюду состоялись партийные и комсомольские собрания, на которых коммунисты и члены ВЛКСМ обсудили боевые задачи, вытекающие из этого приказа.

Возвратившись из 131-го авиаполка, генерал Науменко рассказал мне, что митинг прошел там под девизом "Не пропустим через Терек ни одного захватчика, надежно прикроем нефтяные районы Кавказа". После выступления генерала слово взял младший лейтенант Новиков. Он заявил: "Родина, партия, народ требуют от нас преградить путь врагу. Как воин-коммунист, я клянусь перед лицом товарищей: буду беспощадно бить гитлеровцев в воздухе и на земле". Взволнованно, призывно говорил любимец полка капитан Сайтов: "Слушай нас, Родина, слушай, народ. Мы готовы к тому, чтобы обрушить на врага всю нашу силу и без остановки гнать его с советской земли".

Н. Ф. Науменко напомнил авиаторам о том, что партия и правительство проявляют повседневную заботу о наращивании боевой мощи авиации. К тому времени были созданы 1-я и 2-я истребительные авиационные армии (по три дивизии в каждой), 13-я и 14-я воздушные армии. И хотя они находились не на Северном Кавказе, все равно действовали в интересах нашей победы над врагом. Генерал Алексеев рассказал летчикам и техникам о положении на Кавказском театре войны и сражении под Сталинградом, о влиянии стойкости наших войск, сковывающих значительные силы противника, на ход и исход боев на Сталинградском фронте.

- Защищая Кавказ, - говорил он, - мы помогаем сталинградцам. А те, в свою очередь, сражаясь с врагом у берегов Волги, оказывают помощь нам, воинам Северо-Кавказского и Закавказского фронтов.

Большую работу провели в частях начальник политического отдела Ф. И. Жмулев, его помощник по комсомолу Н. Н. Бурляй и другие. Разъясняя требования приказа No 227, они выступали с докладами на собраниях, лично беседовали с авиаторами, провели ряд семинаров агитаторов. Жмулев, в частности, рассказал активистам о состоявшемся в Главном политическом управлении совещании начальников политорганов фронтов и

армий, военкомов дивизий, бригад и полков по вопросу "О недостатках партполитработы в Красной Армии и мерах к их устранению".

Воины с воодушевлением восприняли сообщение о том, что Президиум Верховного Совета СССР принял Указ "Об учреждении военных орденов": ордена Суворова I, II, III степени, ордена Кутузова I и II степени, ордена Александра Невского". Многие из фронтовиков помнили речь И. В. Сталина на параде Красной Армии 7 ноября 1941 года. В ней говорилось:

"Война, которую вы ведете, есть война освободительная, война справедливая. Пусть вдохновляет вас в этой войне мужественный образ наших великих предков..."

И вот теперь образы полководцев Невского, Суворова, Кутузова как символ борьбы с врагом Отечества запечатлены на боевых орденах.

Порадовались авиаторы тому, что завод No 126 Народного Комиссариата авиационной промышленности СССР награжден орденом Ленина, что большая группа работников этого завода удостоена правительственных наград за образцовое выполнение государственных заданий по производству боевых самолетов. Впрочем, наши воздушные бойцы и сами ощущали рост производственных мощностей авиационной промышленности: в полки все чаще поступала новая техника самолеты, моторы, радиооборудование, приборы.

Все это, вместе взятое, не могло не повлиять на подъем морального духа фронтовиков, на повышение дисциплины и организованности, на усиление боевой готовности и решимости не отступать с терского рубежа. Приказ "Ни шагу назад!" стал выражением воли каждого защитника Родины, велением его души и сердца.

С такими мыслями я и возвратился от командующего фронтом генерала армии И. В. Тюленева. А примерно через час раздался звонок И. И. Масленникова:

- Вершинин? Доложите план ваших действий на завтра.

Я ответил, что 14 августа все силы воздушной армии будут брошены на .уничтожение мотомехчастой противника, которые выдвигаются в направлении Нальчика и Пятигорска.

- Разведку ведете?

- Так точно, товарищ генерал-лейтенант.

На другой день - опять звонок от командующего Северной группой:

- Ваши планы на завтра?

- Будем наносить эшелонированные бомбовые и штурмовые удары по колоннам противника в районе Куба - Малки - Баксаненок.

- Посмотрим, - задумчиво отозвался Масленников и положил трубку. У меня появилось какое-то неприятное чувство. "Либо нервничает, не доверяя людям, либо я сам стал чрезмерно мнительным", - мелькнула мысль.

Практика разведывательных и боевых полетов показала, что погода в горных лабиринтах чрезвычайно изменчива и коварна. Нередко бывало так: перед вылетом небо над аэродромом ясное, а на маршруте вдруг появляются или плотная завеса тумана, или низкие облака. Экипажи каждую секунду подстерегает опасность врезаться в гору. Особенно тяжело приходилось летчикам 218-й ночной бомбардировочной авиационной дивизии, в составе которой воевал женский полк Е. Д. Бершанской. Однако война не считается ни с характером местности, ни с условиями погоды, ни с тем, что на самолетах летают не только мужчины, но и женщины. О том, как мы решили проблему метеорологического обеспечения боевых действий в осенне-зимний, наиболее неблагоприятный период на Кавказе, речь пойдет позже, а в конце лета у нас еще не было большого опыта, приходилось собирать его по крупицам и буквально перед каждым вылетом напоминать экипажам о крутом нраве погоды в горных районах.

К исходу дня 15 августа наши экипажи произвели 447 самолето-вылетов. Я сообщил об этом командующему группы войск, не дожидаясь его звонка.

- А каков результат? - перебил меня генерал Масленников.

Отвечаю:

- Уничтожено двадцать пять танков, более двухсотпятидесяти автомашин, десять автоцистерн и до батальона пехоты. Кроме того, разрушена переправа через реку Куба.

- Чем подтвердишь? - в голосе командующего проскользнула нотка сомнения.

- Донесениями наземных частей в штаб группы, товарищ генерал.

- Наземные, наземные, - повторил Масленников. - А у вас нет, что ли, подтверждений? Может, все это - работа пятой воздушной...

- У нас есть фотоконтроль, товарищ командующий.

- Пришли дешифрованную пленку, проверю. - Масленников помолчал, видимо, собираясь с мыслями, затем спросил: - Части стоят на месте? Помни: "Ни шагу назад!"

В трубке послышались гудки, и от этих нервных гудков стало как-то не по себе. Зачем десять раз напоминать об одном и том же? Я не солдат-первогодок, отвечаю за взаимодействие воздушной армии с наземными войсками.

Присутствовавший при этом начальник штаба А. З. Устинов едва приметно улыбнулся и, как бы успокаивая меня, неторопливо произнес:

- На рубеже рек Баксан и Баксаненок наши авиационные части оказали хорошее содействие войскам тридцать седьмой армии. Тем самым, Константин Андреевич, удалось сорвать планы противника - с ходу овладеть Нальчиком.

Я благодарно кивнул Александру Захаровичу, этому чуткому, проницательному человеку, умеющему осторожно, исподволь восстановить душевное равновесие.

- На всякий случай,- продолжал начштаба,- я приказал оперативному отделу на листах кальки ежедневно наносить расположение аэродромной сети с указанием дислокаций полков и результатов их боевых действий. Правда, у нас есть приказы, боевые распоряжения, карты с указанием обстановки, однако и такой документ не помеха.

- Не помеха, - бросив взгляд на только что умолкший телефон, ответил я начальнику штаба. Он понял, что означает этот взгляд и согласно кивнул головой.

С утра 16 августа воздушные разведчики установили, что в леса, расположенные западнее Прохладного, начал просачиваться противник. В тот же день наши авиачасти нанесли удар по местам скопления гитлеровцев. Было совершено 402 самолето-вылета, уничтожено до 20 танков, около 180 автомашин и свыше 200 солдат и офицеров. Однако, несмотря на потери, враг продолжал подтягивать силы. По данным авиаразведки, в районе Куба, Малка, Баксан и Алтуд сконцентрировалось около 2000 автомашин с пехотой и грузами и до 300 танков. Доложив об этом генералу И. И. Масленникову, я приказал командиру 216-й истребительной авиадивизии продолжать разведку. Из дивизии приказ поступил в 88-й полк.

И вот шестерка истребителей, возглавляемая старшим лейтенантом Князевым Василием Александровичем, вылетела на задание. Над аэродромом, расположенным в Сунженской долине, была облачность в 6 - 7 баллов, а высота нижней кромки около 600 - 800 метров. На маршруте же, как это часто бывает в здешних местах, погода резко ухудшилась. В Терском ущелье,

ширина которого достигала двух-двух с половиной километров, стеной встала сплошная облачность. Далее 20 метров ничего не было видно. Сознавая опасность группового полета, Князев приказал ведомым:

- Возвращайтесь на аэродром и доложите там о погоде. К цели иду один.

Опытный летчик сумел вывести самолет из мутного плена и достичь русла реки Баксаненок, где облака висели значительно выше. А вскоре они и вовсе рассеялись. Здесь-то, в лесах западнее Прохладного, Князев и обнаружил скопление живой силы и техники врага. На свой аэродром старший лейтенант возвращался через горный хребет, вершины которого утопали в густых облаках.

Выслушав доклад Василия Князева, командир полка доложил разведданные в дивизию, а оттуда сведения сообщили в штаб 4-й воздушной армии. Первую группу штурмовиков на уничтожение живой силы и техники противника я поручил вести самому Князеву, и он отлично выполнил это задание.

Три дня изматывали мы противника в районе Малка, Баксан, Куба, Баксаненок. Стремясь прикрыть свои войска от ударов с воздуха, заметно активизировалась вражеская истребительная авиация западнее Прохладного. Однако наши летчики крепко удерживали инициативу за собой и из каждого воздушного боя выходили победителями. Примером тому может служить схватка одиннадцати Як-1 и семи ЛаГГ-3 из 217-й истребительной авиадивизии с девяткой Ме-109ф и шестеркой Хе-113. В итоге было уничтожено шесть вражеских машин и шесть подбито. Наши самолеты вернулись без потерь.

Это было 17 августа. А на второй день полки воздушной армии, отбивая наскоки немецких истребителей, уничтожили в лесах западнее Прохладного еще 40 автомашин с пехотой и различными грузами. Следующая попытка немецко-фашистских войск форсировать Терек у населенного пункта Майское тоже окончилась неудачей. И тогда враг повернул на восток - по северному берегу реки направился к Моздоку.

21 августа наши крылатые разведчики донесли, что из районов Советское, Соломенское, Степное гитлеровцы выдвигаются на юг и сосредоточивают главные силы на рубеже Каново - Привольный. И тогда штаб воздушной армии бросает сюда на штурмовку мотомеханизированных и танковых колонн самолеты И-16 и "чайки", вооруженные реактивными снарядами. Для борьбы с ними немцы привлекли всю истребительную авиацию, расположенную на ближайших аэродромах. Над долиной Терека непрерывно шли ожесточенные воздушные бои.

Только в течение 22 августа было 20 таких схваток, в результате которых противник не досчитался шести самолетов.

25 августа восьмерка "чаек", возглавляемая командиром 84-го истребительного авиаполка Героем Советского Союза майором Я. И. Антоновым, и девятка И-16, ведомая капитаном В. И. Максименко - штурманом 88-го истребительного полка, вылетела на штурмовку аэродрома противника в районе Дортуй. На северном берегу Терека их перехватили 20 "мессершмиттов". Закрутилась огненная карусель. Это был бой не на жизнь, а на смерть. С первой же атаки загорелись два Ме-109 и один И-153. Со второй - в землю врезались еще три "мессера" и одна "чайка". Отчаянная схватка истребителей продолжалась. Осколком снаряда тяжело ранило Василия Максименко, однако он не покинул боя и продолжал управлять своей группой. Выбрав момент, он полоснул очередью по поджарому брюху "месса", и тот камнем рухнул вниз. Рассвирепевшие гитлеровцы усилили натиск, однако наши летчики отразили его, сбив при этом еще четыре Ме-109. Вражеских пилотов охватила паника: они потеряли 10 машин. Не желая больше испытывать судьбу, гитлеровцы бросились врассыпную. Два наших самолета, подбитые противником, благополучно приземлились в расположение своих войск, а 14 экипажей приняли участие в штурмовке аэродрома.

За мужество и самоотверженность капитан Максименко Василий Иванович был представлен к высшей правительственной награде и в октябре 1942 года стал кавалером Золотой Звезды. Другие летчики, отличившиеся в этом бою, тоже были награждены.

Несмотря на численное превосходство вражеской авиации, она не добилась абсолютного господства в воздухе. Наши пилоты сражались уверенно, смело, инициативно и во многих случаях добивались победы. Они дрались под девизом "Ни шагу назад!"

Старшие лейтенанты Я. А. Александрович и Козловский из 926-го авиаполка сопровождали бомбардировщиков. Заметив на подходе к цели шестерку Ме-109 и одного Макки-С-200, они смело бросились в атаку. Александрович сбил "мессера" с первого захода. Ринулся на второго, но тот уклонился от лобового удара. Защищая друг друга, наши летчики сковывали действия шестерки вражеских истребителей до тех пор, пока бомбардировщики не обрушили на голову врага свой смертоносный груз. Двое против шести - это очень напряженный бой. Александровичу и Козловскому приходилось в три раза тяжелее, чем пилотам противника; в три раза больше, естественно, расходовали они боеприпасы. И вот во время очередной атаки на самолете

Александровича умолкли пулеметы.

- Иду на таран! - сообщил он своему напарнику. - Прикрой!

Левой плоскостью своей машины отважный летчик ударил по крылу "мессера", и тот, загоревшись, провалился вниз. Александрович же, напрягая все силы, сумел вырвать самолет из падения и выровнять его. В сопровождении ведомого он возвратился на аэродром.

В тот же день о подвиге бесстрашного летчика стало известно во всех наших авиационных частях.

23 августа я доложил командующему Северной группы войск Закавказского фронта, что авиаразведка обнаружила движение 250 танков противника с рубежа Советская - Привольный в направлении Терека. Одновременно гитлеровцы активизировались в районе Майское, где оборонялась 9-я армия.

- Действуй на том и другом направлениях, - приказал генерал И. И. Масленников.

В тот день авиаторы 4-й воздушной армии совершили 430 вылетов: 320 - в район Моздока, остальные - на Майское.

Отмечая боевую активность наших частей, Военный совет Северной группы фронта в своем приказе от 23 августа 1942 года указывал, что авиация на решающих направлениях нанесла наземному противнику большие потери в технике и людях, тем самым сковала его маневр, обеспечила возможность нашим войскам перегруппировать свои силы и укрепить оборонительную полосу по р. Терек.

Военный совет далее отмечал, что "только благодаря эффективным боевым действиям авиачастей 4-й ВА (подчеркнуто мною. - К. В.) противнику не удалось реализовать план захвата г. Нальчик, а 37-я армия Северной группы получила возможность привести себя в порядок и перейти к активной обороне".

Несколько дней немецкое командование продолжало подтягивать мотомехчасти в район Ищерская. А 30 августа противник под прикрытием истребительной авиации начал форсировать Терек. Однако его попытки не увенчались успехом: наши летчики уничтожили до 20 лодок, 3 плота, 4 баркаса, 3 моторные лодки и около двух рот вражеской пехоты.

Несмотря на большие потери, фашисты продолжали оголтело рваться на южный берег реки. Под покровом темноты около двух батальонов гитлеровцев перебрались через Терек и заняли плацдарм в лесу севернее Мундар-Юрт. Попытки расширить этот плацдарм были сорваны. Помогая нашим наземным войскам, авиаторы 4-й воздушной армии совершили 2 сентября 520 самолето-вылетов.

Одновременно противник высадил десант из Моздока в

районе Предмостный, Кизляр. Днем позже на этом плацдарме было сосредоточено около 80 немецких танков. Из-за плотного тумана, висевшего в долине Терека, наша авиация не смогла взаимодействовать с наземными войсками. Перейдя в наступление, враг вплотную подошел к подножию Терского хребта. Возникла серьезная опасность для Грозного и Владикавказа (Орджоникидзе).

Все силы 4-й воздушной армии были брошены на ликвидацию прорыва в районе станицы Вознесенская. Штурмовики и истребители вылетали по 4 - 5 раз в день. Большинство из них обрушивали огонь на захватчиков с высоты 10 - 15 метров, били врага в упор. 6 сентября авиаторы совершили 460 самолето-вылетов и уничтожили при этом 14 немецких танков; в воздушных боях сбили 11 "мессершмиттов" и одного "Фокке-Вульф-189". Бомбардировщики разрушили переправу у Моздока. Благодаря мужеству пехотинцев, артиллеристов и летчиков враг был оттеснен на исходные позиции.

10 сентября противник бросил в атаку на Вознесенскую до 100 танков, однако успеха не добился. Только от бомб наших авиаторов, совершивших 327 вылетов, сгорело 17 вражеских танков. Военный совет высоко оценил боевые действия воздушных бойцов. "Летчики 4-й воздушной армии, - отмечалось в приказе, непрерывными бомбардировочными и штурмовыми ударами днем и ночью в сложной метеорологической обстановке на подступах к Вознесенской и в борьбе за переправы на реке Терек громили врага, нанося ему тяжелые поражения. Не раз под интенсивным артиллерийским и пулеметным огнем летчики появлялись над полем боя и штурмовыми действиями, снижаясь до 20 - 10 метров, в упор расстреливали вражеские танки, артиллерию и пехоту".

В районе Вознесенская впервые была применена радиостанция наведения. Находясь на вершине Терского хребта, заместитель командира 219-й бомбардировочной авиадивизии полковник П. Н. Анисимов хорошо видел поле боя и оперативно сообщал по радио в штаб 4-й воздушной армии об изменениях наземной обстановки. Вместе с тем он получал от командующего 9-й армией заявки на вылеты и немедленно передавал их в штаб. Опыт полковника Анисимова позволил нам успешно применить радиостанции наведения во всех последующих операциях.

Активные боевые действия авиации в этот период, исключая нелетные дни, сыграли известную роль в срыве планов противника, пытавшегося ударом из района южнее Моздока в направлении Вознесенская прорвать оборону наших войск и выйти в долину Алхан-Чурт, являвшуюся воротами к Грозному и

Владикавказу. Эффективность работы летчиков достигалась тем, что они наносили штурмовые и бомбардировочные удары с малых высот по скоплениям живой силы и техники врага, умело использовали горный рельеф, а главное - все, как один, понимали сложившееся положение: отступать больше нельзя, гитлеровцы должны быть остановлены на терском рубеже во что бы то ни стало.

Эту мысль с предельной точностью и откровенностью высказал от имени авиаторов фронта капитан В. А. Эмиров. На антифашистском митинге молодежи Северного Кавказа, состоявшемся еще в конце августа во Владикавказе, он сказал:

- Буйный Терек не потечет вспять, злая туча не погасит солнца, горцы не будут рабами Гитлера. Мы победим! Залог нашей победы в сплоченности братских народов нашей многонациональной Родины, в дружбе воинов страны социализма, в мудром руководстве великой партии Ленина, в героизме и самоотверженности коммунистов и комсомольцев.

Эмирова любовно называли воздушным джигитом. По-джигитски он сражался с врагом и в своем последнем бою. 10 сентября 1942 года во главе группы истребителей капитан вылетел на сопровождение бомбардировщиков. В районе Моздока наши летчики встретили шесть "мессершмиттов". Приказав подчиненным продолжать выполнение боевой задачи, Эмиров бесстрашно вступил в схватку с вражескими самолетами. По свидетельству одного из наземных командиров, наблюдавших за неравным поединком, капитан Эмиров дрался как лев. Он сбил два фашистских истребителя, но и сам погиб смертью героя. Его похоронили с почестями на кургане около Ачалукской МТС, в районе Балашево. В декабре отважному соколу посмертно было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

8 сентября 1942 года меня назначили командующим ВВС Закавказского фронта, в состав которых входили 4-я и 5-я воздушные армии и авиация Черноморского флота. 4-й армией стал командовать мой заместитель генерал-майор авиации Н. Ф. Науменко, а во главе 5-й стоял генерал С. К. Горюнов.

Сергей Кондратьевич был участником гражданской войны, командовал стрелковым батальоном. В 1922 году его направили в Борисоглебскую авиационную школу, после окончания которой он работал летчиком-инструктором, командиром звена, эскадрильи, авиационной бригады, затем командовал ВВС Харьковского военного округа. Он окончил академию имени Н. Е. Жуковского и курсы усовершенствования при Высшей военной академии Генерального штаба.

За высокие успехи в боевой подготовке руководимых им

частей в 1938 году он был награжден орденом Красного Знамени, а за мужество и высокое мастерство, проявленные при выполнении боевых заданий на советско-финском фронте, получил вторую такую же награду. В 1940 году С. К. Горюнову присваивают звание генерал-майора авиации.

В начале Великой Отечественной войны Сергей Кондратьевич командовал авиацией 18-й армии Южного фронта, затем ВВС Северо-Кавказского фронта, а с июня 1942 года возглавил 5-ю воздушную армию. Характеризуя генерала Горюнова, Маршал Советского Союза Р. Я. Малиновский в конце войны писал: "За время командования 5-й воздушной армией тов. Горюнов показал себя знающим авиационным генералом, умеющим хорошо организовывать применение крупных воздушных сил в наступательных операциях. Противник всякого шаблона. Часто практикует массированные удары по врагу. Правильно организует взаимодействие ВВС с мотомеханизированными войсками. Своевременно руководит созданием аэродромной сети и перебазированием авиачастей и соединений в ходе боевых действий".

Великую Отечественную войну С. К. Горюнов закончил генерал-полковником авиации, Героем Советского Союза.

Авиацией Черноморского флота командовал генерал-майор В. В. Ермаченков. Мне же надлежало координировать действия Военно-Воздушных Сил Закавказского фронта. На главном направлении боевые задачи выполняли соединения и части 4-й воздушной армии, поэтому во многих случаях я лично руководил ее действиями, чаще, чем у других, бывал на ее аэродромах, лучше знал ее людей.

Прежние неудачи вынудили противника перенести главный удар в направлении Малгобек - Нижний Курп, чтобы по долине реки Курп прорваться в Алхан-Чурт и в последующем развивать наступление на Грозный и Владикавказ. Во всех республиках Закавказья было объявлено военное положение. Орджоникидзевский комитет обороны принял постановление "О формировании отрядов народного ополчения для защиты города Орджоникидзе". На основе решения Ставки Верховного Главнокомандования Тбилисский авиационный завод изготовлял продукцию только для нужд Закавказского фронта.

Во всех наших частях и подразделениях командиры и политработники провели митинги, на которых было зачитано письмо защитников Кавказа к воинам Сталинграда. В нем говорилось: "Знайте, что героической борьбой за Сталинград вы боретесь за свой дом, за свою мать, жену и отца, за наш родной Кавказ, за нашу Отчизну родную. Остановим, отбросим и

разгромим ненавистного врага, очистим советскую землю от гитлеровской погани". Это письмо воодушевило авиаторов на новые подвиги и боевые свершения.

Когда противник, подтянув резервы, овладел Малгобеком и Нижним Курпом и продолжал сосредоточивать силы для прорыва в направлении Грозный и Владикавказ, наши летчики днем и ночью уничтожали переправы через Терек и Курп, наносили удары по скоплениям гитлеровцев. Только за 13 сентября было произведено 430 самолето-вылетов, из них 150 - ночью. В результате враг потерял 20 танков, до 100 автомашин, несколько бензоцистерн и около батальона пехоты. Во время ночного бомбометания в Малгобеке отмечено 13 пожаров и 5 взрывов, в лесу южнее Павлодольской и у переправы - 13 пожаров и 15 взрывов.

В эти тяжелые дни обороны большую роль сыграли наши воздушные разведчики. Они непрерывно следили за движением резервов противника, за строительством новых и восстановлением старых переправ, добывали сведения о неприятельских аэродромах и количестве сосредоточенных на них самолетов, выполняли боевые задания в тылу врага. Весь фронт знал имена таких отважных воздушных следопытов, как майор А. П. Бардеев, майор И. К. Воронин, капитаны В. А. Князев, А. А. Постнов, старшие лейтенанты Н. Ф. Смирнов, Е. А. Пылаев, А. П. Лукин, В. Н. Николаев, лейтенанты А. И. Петров, И. И. Гришаев, А. М. Кулагин, старшие сержанты Стригалов, И. С. Еременко и десятки других.

Я располагаю большим количеством различных данных, доставленных авиаразведкой в штабы воздушных армий и фронта, но ограничусь лишь некоторыми из них. С 20 сентября по 5 октября на 16 аэродромах противника была вскрыта группировка авиации, насчитывавшая до 175 самолетов. За это же время воздушной разведкой обнаружено, что с георгиевского направления подошло 240 танков и 2500 автомашин врага, с буденновского - 600 автомашин; в районе Ачикулак, Степанов сосредоточено по одной кавалерийской дивизии, а в районе Левокумысское - пехотное соединение. Большое количество танков и автомашин гитлеровцы подтянули к Ищерской и Нижнему Курпу, Илларионовке и Верхнему Акбашу, Моздоку и Прохладному. Значительные силы противника, обнаруженные разведкой, давали основание предполагать, что наступление будет предпринято с разных направлений: от Ищерской на Кизляр и далее на Баку; из района Нижний Курп и Сагошин по Сунженской долине на Грозный; от Илларионовки и Верхнего Акбаша на Владикавказ и от Нальчика и Прохладного вдоль

левого берега Терека тоже на Владикавказ. В последующем события именно так и развертывались.

Одновременно разведка доносила, что значительные силы противника движутся от Микоян-Шахара в направлении перевала Клухор, намереваясь выйти в тыл нашей Черноморской группы войск Закавказского фронта. Чтобы не допустить этого, мы приняли решение удвоить количество экипажей для разведывательных полетов над горными перевалами. Воздушные разведчики, кроме того, бомбили перевалы, заваливая существовавшие там проходы. Принятые нами меры вынудили противника отказаться от своих первоначальных замыслов и повернуть войска вспять.

Несмотря на очень большие трудности, экипажи старшего лейтенанта Смирнова и младшего лейтенанта Амантаева летали на разведку труднодоступных высот Эльбруса. Собранные ими данные о противнике оказали неоценимую помощь нашему командованию.

Пополнив группировку своих войск дивизией СС "Викинг", соединением "Ф" (особый корпус, который формировался генералом Фельми), а также другими силами и средствами, немецко-фашистское командование возобновило наступление. В течение 21 - 23 сентября противник занял несколько населенных пунктов и устремился в стык 37-й и 9-й армий. Видимо, он хотел прорваться через Эльхотские ворота и в дальнейшем захватить Владикавказ.

Взаимодействуя с частями наземных войск, наша авиация выполняла разнообразные боевые задачи: уничтожала мотомехчасти врага в районах их сосредоточения и на поле боя, бомбила переправы, разрушала железнодорожные узлы, наносила удары по аэродромам противника, вела интенсивные бои в воздухе. Приведу несколько примеров образцового выполнения заданий летчиками.

Группа самолетов 216-й истребительной авиадивизии 24 сентября нанесла штурмовой удар по аэродрому Меженский. При этом было уничтожено четыре и повреждено пять истребителей и бомбардировщиков. Кроме того, возникло 10 очагов пожара. В течение 27 сентября было проведено 13 воздушных боев, в ходе которых наши летчики сбили шесть истребителей и столько же подбили. В этот день младший лейтенант К. А. Новиков, пилот 131-го истребительного авиаполка 217-й истребительной авиадивизии, на самолете ЛаГГ-3 таранил вражеского разведчика ФВ-189. Поврежденную машину отважный воздушный боец довел до своего аэродрома и умело посадил.

- Почему вы пошли на крайний способ борьбы с

противником? - спросил летчика командир полка.

Новиков посмотрел на товарищей - командира звена лейтенанта Михайлова и второго ведомого младшего лейтенанта Макарьева, с которыми он летал на задание, и сказал:

- У нас кончились боеприпасы, а врага нужно было сбить во что бы то ни стало. Ну вот мы с командиром звена и пошли в последнюю атаку. Макарьев прикрывал нас. Остальное все известно: "фока" сбит, а мы вернулись...

- Да, остальное все известно, - улыбнувшись, проговорил командир полка и приказал начальнику штаба оформить наградные документы на Новикова и его боевых товарищей.

Через два-три часа техники отремонтировали самолет младшего лейтенанта, и летчик снова был готов подняться в суровое небо Кавказа.

В воздушных боях над бурным Тереком бессмертную славу обрел капитан Д. И. Сигов. Однажды группа истребителей, которую он возглавлял, вылетела на сопровождение штурмовиков. На подходе к цели они встретили пятнадцать Ме-109ф. Восьмерка Сигова смело вступила в бой с противником и сбила три "мессера". Остальные вражеские истребители оставили свои попытки воспрепятствовать действиям штурмовиков. В этой схватке лидер наших "лагов" лично сбил одного "месса".

Много раз водил в бой своих однополчан Дмитрий Иванович Сигов и всегда возвращался с победой. В последней жестокой схватке он уничтожил два вражеских самолета, но и сам пал смертью героя. Д. И. Сигов был посмертно удостоен высшей награды Родины.

Особенно активно работала наша авиация с 26 по 28 сентября, когда противник бросил в наступление 111-ю и 370-ю пехотные дивизии при поддержке 125 танков. За эти три дня авиаторы 4-й воздушной армии произвели 1045 самолето-вылетов. Они уничтожили не менее 70 танков, 200 машин, 4 зенитные точки, свыше 500 гитлеровцев, подавили огонь 7 батарей зенитной артиллерии, разрушили 3 переправы и вызвали десятки очагов пожара. В воздушных боях и на аэродромах было уничтожено 30 немецких самолетов.

За самоотверженное и образцовое выполнение боевых заданий Военный совет Северной группы фронта объявил благодарность всему личному составу 4-й воздушной армии. Такое же поощрение летчики получили и от Военного совета 9-й армии за оказание помощи в борьбе с противником на сагопшинском направлении.

Убедившись в тщетности своих попыток сломить

сопротивление наших войск, немецко-фашистское командование 30 сентября прекратило наступление в направлении Сагопшин. Теперь оно главный удар нацелило на Эльхотово и Илларионовку, с тем чтобы прорваться к Военно-Грузинской дороге, перерезать коммуникации Северной группы войск, лишить ее связи с тылом, нарушить снабжение боеприпасами, техникой, продовольствием и людскими резервами.

Ценою огромных потерь гитлеровцы захватили Эльхотово и Илларионовку и предпринимали отчаянные попытки продвинуться дальше, в долину Алхан-Чурт. Однако наши наземные войска при активном содействии авиации

остановили врага. Построив оборонительные сооружения полевого типа, противник приступил к систематическому обстрелу из дальнобойной артиллерии местечка Беслан и аэродрома Тулатово, где базировались два полка 216-й истребительной авиадивизии. Частям этого соединения пришлось перелететь на другие площадки.

Не могу не вспомнить о двух значительных событиях из боевой деятельности летчиков в первой декаде октября: о штурмовке вражеского аэродрома у станицы Солдатская и налете на Пятигорск.

В Солдатской наши воздушные разведчики обнаружили 32 самолета. Нанести по ним штурмовой удар поручили летчикам 216-й истребительной авиадивизии. В воздух поднялось шесть "чаек" и пятнадцать "ишачков". В результате внезапного налета было уничтожено 24 вражеских бомбардировщика и истребителя. Наша группа потеряла капитана Пилипенко Ивана Марковича. Он погиб в неравной воздушной схватке с десятью "мессершмиттами". Останки летчика, несмотря на строжайший запрет полицейских, были захоронены жителями станицы Солдатской Татьяной Горожанкиной, Анной Сушко и Екатериной Марченко, которые наблюдали за поединком советского истребителя с десятью гитлеровскими стервятниками.

После освобождения станицы Солдатской И. М. Пилипенко был поставлен памятник. Вместе с ним воины перезахоронили и останки лейтенанта Макутина В. Н. На черном мраморе монумента высечены слова: "Герой Советского Союза капитан Пилипенко Иван Маркович. Родился в 1912 году в Хабаровске. Мужественно погиб за честь и независимость нашей Родины 2 октября 1942 года в районе станицы Солдатская". С другой стороны монумента вторая надпись: "Орденоносец лейтенант Макутин Виктор Николаевич. Родился в 1922 году. Погиб при таране вражеского самолета 14 декабря 1942 года в районе станицы Солдатская".

Ныне центральная улица станицы носит имя И. М. Пилипенко, а одна из улиц имя В. Н. Макутина. Приказом Военного совета фронта патриотки Т. Горожан-кина, А. Сушко и Е. Марченко были награждены медалями "За отвагу".

В начале октября того же года партизаны сообщили, что в городском театре Пятигорска проводится совещание гитлеровских офицеров. Генерал Н. Ф. Науменко приказал экипажам Пе-2 майора Воронина и младшего лейтенанта Глухова произвести налет на театр. Они вылетели перед заходом солнца. Несмотря на испортившуюся погоду, пикировщики достигли цели и с высоты 1000 метров сбросили на театр бомбы. Партизаны доложили, что в результате взрыва погибло 100 гитлеровских офицеров. Оба летчика, их штурманы и стрелки-радисты были награждены.

Должен сказать, что о боевых успехах авиаторов нашего фронта регулярно сообщалось в печати и по радио. Только за сентябрь Советское информбюро передало шесть сообщений об отважных действиях летчиков. Особенно интересной была сводка от 22 сентября. Утром мы слушали: "Комиссар авиационной части т. Шаповалов вступил в бой с группой немецких самолетов и сбил истребитель противника. Немецкий летчик взят в плен. Он оказался опытным воздушным пиратом и за бандитские набеги на мирные советские города и села награжден четырьмя "Железными крестами".

А спустя несколько минут новое сообщение: "У убитого немецкого солдата Георга найдено неотправленное письмо к жене: "Мы находимся на Кавказе. Русские летчики бомбили нас 14 дней подряд. В прошлую ночь они произвели 50 нападений. Количество жертв очень велико. Для меня и многих моих товарищей до сих пор остается загадкой: где они берут так много самолетов?.. Выберемся ли мы из этой страны или все до одного погибнем здесь?"

Этот Георг не выбрался. Он разделил участь предводителя разбойничьих танковых полчищ Клейста. Несколькими днями раньше в сообщении Информбюро говорилось: "В боях в районе Моздока убит командующий немецкой первой танковой армией генерал-полковник фон Клейст".

Многие, очень многие захватчики не выбрались "из этой страны". Вот что отмечал начальник Генерального штаба сухопутных войск гитлеровской Германии генерал-полковник Ф. Гальдер в одной из своих последних записей "Военного дневника": "Потери с 22.6.1941 года по 10.9.1942 года на Востоке... 1637280 человек, из них 47 999 офицеров".

Спустя несколько дней после этой записи генерал-полковник

с горечью занес в свой дневник: "После дневного доклада - отставка, переданная фюрером (мои нервы истощены, да и он свои поистрепал; мы должны расстаться...)".

...Сообщения в печати и по радио воодушевляли личный состав на новые подвиги во имя победы над врагом. Командиры и политработники воспитывали воздушных бойцов, всех авиаспециалистов и воинов обслуживающих подразделений в духе жгучей ненависти к немецко-фашистским захватчикам, пробравшимся в район Кавказа и творившим неслыханные зверства и злодеяния над мирным населением. Хорошо помнится день, когда всем нашим авиаторам был зачитан акт о зверствах оккупантов в деревне Кызбурун Кабардино-Балкарской АССР.

Смерть и запустение принесли гитлеровцы горцам. За короткий срок бандиты опустошили и разрушили некогда цветущее селение. Все, что не могли забрать с собой, оккупанты предавали огню. Грабежи сопровождались убийствами жителей, насилием над женщинами и девушками. Фашисты обстреляли из автоматов дом жены красноармейца Гисымолова, ее тяжело ранили, а десятилетнего сына убили. Гитлеровские палачи замучили и расстреляли 50 мирных жителей деревни, а 11 семей увели с собой, отступая под ударами Красной Армии. Помимо того, они угнали из селения много женщин и девушек.

Этот акт подписали 28 человек. А читали его многие тысячи советских патриотов, в том числе и наши авиаторы, которые жестоко отомстили врагу за все злодеяния, совершенные им на Кавказе. Об этом читатели могут судить по дальнейшим сообщениям Совинформбюро.

30 сентября: "В районе Моздока... в воздушных боях и на аэродромах противника уничтожено 18 немецких самолетов".

9 октября: "В районе Моздока... советские летчики произвели успешный налет на вражеский аэродром. Уничтожено десять "Мессершмиттов-109", два "Юнкерса-52", один "Фокке-Вульф-189"; кроме того, повреждено семь немецких самолетов".

Подобных сообщений в октябре было одиннадцать. Но ведь не о каждом боевом успехе наших авиаторов сообщала пресса, она располагала массой других не менее интересных фактов и боевых эпизодов.

Возвратимся, однако, к обстановке на фронте в первой декаде октября. Остановив противника на рубеже хутор Октябрьский, Малгобек, Эльхотово, Змейская, Майское и далее по реке Баксан, войска Северной группы заняли прочную оборону. Ни танки, ни артиллерия, ни авиация противной стороны не смогли поколебать мужества наших воинов: они были полны решимости во что бы то ни стало преградить путь врагу к Грозному и

Владикавказу.

Началась подготовка к наступлению на малгобекскую группировку гитлеровцев. Они же тем временем... готовили удар на нальчикском направлении. С этой целью фашисты, демонстрируя наступательные действия мелкими танковыми группами в районе Малгобека, отвели к Майской и Котляревской 13-ю и 23-ю танковые дивизии. Кроме того, на нальчикском направлении они имели горнострелковую румынскую дивизию, десять батальонов и дивизионов специального назначения. Все эти силы и средства были сосредоточены на плацдарме протяженностью до 20 километров. "...Командование Северной группы войск менее всего ожидало наступления немецко-фашистских войск на нальчикском направлении... Несмотря на то что командующий Закавказским фронтом приказал генералу И. И. Масленникову одновременно с подготовкой наступления на малгобекско-моздокском направлении усилить войска, прикрывавшие нальчикское направление, последний не принял должных мер и не уделил серьезного внимания укреплению обороны и усилению войск левого крыла Северной группы"{22}.

Планируя удар на Владикавказе через Нальчик, противник большую роль отводил авиации. К началу второй декады октября на различных аэродромах, расположенных против Северной группы войск, были обнаружены самолеты 76-й бомбардировочной эскадры и 100-й бомбардировочной авиагруппы. В Ставрополе, Армавире и Саках дислоцировалась 55-я бомбардировочная эскадра, действовавшая ранее на сталинградском направлении; на аэродроме Новокубанская было зафиксировано появление самолетов 26-й бомбардировочной эскадры.

Началом активных действий ВВС противника явился звездный налет на Грозный 10 октября. В нем участвовало около 130 вражеских самолетов. Он продолжался 45 минут. В отражении его, приняли участие зенитная артиллерия и истребители 105 иад ПВО Грозного. Частично были использованы и летчики боевых частей 4-й воздушной армии. Противник потерял 31 самолет. Среди отличившихся были капитаны Козлов и Белилов, лейтенанты Остапенко, Дераков, Полищук и Костиков, старшина Санников, сержант Лазутов и другие воздушные бойцы.

Всего с 1 по 31 октября на Закавказском фронте было отмечено 2200 самолето-вылетов противника, из которых на последнюю неделю приходилось 1000. Это свидетельствует о том, что гитлеровское командование возлагало большие надежды на свою авиацию, на ее взаимодействие с наземными войсками. О фактических результатах применения вражеских ВВС в массовом

масштабе речь пойдет несколько позже.

К началу Нальчикской операции основные силы Северной группы войск располагались на грозненском и орджоникидзевском направлениях, а на участке прорыва противника оборонялась измотанная в предыдущих боях 37-я армия генерал-майора П. М. Козлова. Ее части были растянуты по фронту на 120 километров. Армия не имела ни танков, ни резервов. Гитлеровцы же на участке прорыва создали тройное превосходство в пехоте, одиннадцатикратное в артиллерии, десятикратное в минометах. Враг имел 317 самолетов против нашей 4-й воздушной армии, состоявшей из 231 самолета.

С утра 25 октября противник произвел звездный налет на войска и штаб 37-й армии, располагавшиеся в селе Долинское. В налете участвовало до 100 бомбардировщиков, прикрываемых истребителями. Штаб потерял связь с Северной группой войск и со своими частями.

В 10 часов утра перешли в наступление наземные войска противника. Их по-прежнему поддерживала авиация. Она держала под огнем все дороги, по которым отходили части 37-й армии, 42 раза бомбила аэродром в Нальчике, где базировался 446-й смешанный авиаполк.

О начале наступления в полосе обороны армии Козлова стало известно прежде всего командованию 4-й воздушной армии: радисты перехватили радиограмму штаба 37-й армии о налете вражеской авиации и прорыве обороны. Это сообщение мы немедленно передали командованию Северной группы войск; оно послужило основой для принятия решения по организации противодействия гитлеровцам. Вместе с тем мы сразу же перенацелили своих авиаторов для оказания помощи наземным войскам в районе наступления противника.

Наши истребители сразу же вылетели в район Нальчика для прикрытия наземных войск от ударов немецких бомбардировщиков; "илы" направились штурмовать танки и автоколонны противника в районах Баксаненок и Старая Крепость.

На второй день ударная группировка противника продолжала теснить войска генерала Козлова на юг и юго-восток. Главную роль играли в этом 13-я и 23-я танковые дивизии, которые были сосредоточены в районах Майское, Котляревская и Пришибская. В связи с осложнившейся обстановкой части 4-й воздушной армии летали, что называется, на пределе своих возможностей. Летчики бомбили переправы через Терек, штурмовали живую силу и технику противника в местах сосредоточения и на дорогах, вели разведку резервов, выдвигавшихся из Минеральных Вод,

Прохладного и Моздока, ночными бомбардировочными налетами уничтожали вражескую авиацию на аэродромах Минеральные Воды, Армавир и Солдатская, прикрывали свои войска.

Почти все вылеты сопровождались воздушными схватками. С 25 октября по 11 ноября наши летчики провели до 100 боев, в которых уничтожили 74 и подбили 40 немецких самолетов.

В конце октября над землей все чаще стали стелиться туманы, пошли дожди. Авиация резко сократила свою активность. Воспользовавшись этим, противник усилил темп наступления. Судя по данным разведки, он намеревался окружить 37-ю армию, выйти на оперативный простор в район Хозкидон, Лескен, Дигора, Ардон, а затем овладеть Владикавказом. Первую часть своего плана гитлеровцам, в основном, удалось осуществить. Но к Владикавказу они все же не смогли прорваться.

Командующий Закавказским фронтом генерал армии И. В. Тюленев принял необходимые меры для прикрытия владикавказского направления, усилив Северную группу войск несколькими стрелковыми соединениями. Однако командование немецкой группы "А", заверившее Берлин в широких перспективах наступления на южном и восточном направлениях, не считалось ни с какими потерями, предпринимало новые попытки сломить сопротивление советских войск. Перегруппировав силы 13-й и 23-й танковых дивизий и подтянув к участку прорыва свежие резервы, враг захватил несколько населенных пунктов и 2 ноября подошел к Владикавказу, ворвался в Гизель. В целях деморализации населения и защитников города противник подвергал его непрерывным бомбардировкам.

4-я воздушная армия, выполняя поставленную перед ней задачу, оказывала противодействие наступавшим гитлеровцам в районе Чикола, Дур-Дур, по дорогам из Хозкидона, Чиколы, Дигоры. 29 октября штурмовики Ил 2 и бомбардировщики Б-3 действовали группами от девяти до двенадцати самолетов с интервалом 20 - 30 минут. Их прикрывали истребители, вступавшие в воздушные бои с "мессершмиттами" и "фокке-вульфами". 30 октября наши летчики провели 12 воздушных боев, в ходе которых сбили шесть и подбили пять вражеских самолетов. Патрулируя непрерывно, истребители 126, 217 иад и 105 иад ПВО прикрывали свои войска в районе Дигора, Дур-Дур, Ардон, отражали налеты немецкой авиации на передний край обороны и места сосредоточения наземных частей, прибывавших из резерва.

Особого напряжения воздушные схватки достигли 1 ноября. В этот день наши истребители провели шестнадцать боев, в результате которых противник потерял 30 самолетов - в три раза больше, чем мы.

Большую помощь авиаторы 4-й воздушной армии оказывали окруженным войскам генерала Козлова. На самолетах ночных авиационных полков У-2 и Р-5, а также на машинах 8-й Отдельной авиаэскадрильи связи и 9 го полка ГВФ летчики доставляли для воинов 37-й армии продовольствие, боеприпасы, горючее, медикаменты и другие грузы. Несмотря на исключительно трудные условия погоды, гористость местности, самолеты уходили в рейсы каждую ночь и благополучно достигали цели. Многие храбрецы летали в район окружения и днем. Всего таких полетов было совершено более 140. Военный совет 37-й армии горячо благодарил экипажи, занимавшиеся доставкой грузов окруженным частям. Забегая вперед, замечу, что, перейдя в наступление вместе с другими частями Северной группы войск, армия генерала Козлова 24 декабря 1942 года соединилась со своими войсками.

В обеспечение боевой работы авиации на Кавказе немалый вклад внесли наши синоптики, возглавляемые начальником метеослужбы 4-й воздушной армии полковником Н. А. Чернышевым и начальником метеобюро штаба армии инженер-майором Н. В. Колобовым. Чтобы своевременно предусмотреть кратковременное улучшение погоды и правильно ориентировать командование воздушной армии, соединений и частей о возможном времени нанесения ударов по противнику или для выполнения других задач, необходимо было решить целый ряд организационных, методологических и научных вопросов.

Прежде всего "боги погоды" собрали метеорологические материалы из Махачкалы, Грозного, Дербента, Баку, Орджоникидзе и других пунктов. Не чурались они и народных примет о местных признаках изменения погоды для того или иного района. Группа наиболее подготовленных работников метеослужбы составила два методических пособия: "Черноморская депрессия и ее влияние на метеорологические условия Кавказа" и "Метеорологические условия на Северном Кавказе в связи с вхождением арктического воздуха". Был составлен также климатический справочник на осенне-зимний период. Все эти пособия стали руководством в повседневной работе синоптиков.

Для оперативного обслуживания командования армии, соединений и частей метеобюро ежедневно составляло три синоптические карты: на утро, полдень и вечер, восемь-десять кольцевых карт по данным сети воздушной армии, а также Астраханского и Тбилисского радиометеоцентров. Утром и вечером принимались и обрабатывались консультации о синоптических процессах по данным Главной

аэрометеорологической станции ВВС Красной Армии и Центрального института погоды Главного управления гидрометеослужбы СССР.

Метеобюро штаба воздушной армии через каждый 1 - 2 часа принимало нужные сведения от дивизий, полков и батальонов аэродромного обслуживания, с метеопостов наземных войск, с переднего края и территории противника. Дальняя метеоразведка велась попутно с боевой разведкой самолетами-разведчиками, а иногда с этой целью летали специально выделенные машины на радиус 600 - 700 километров. Ближняя разведка погоды велась ежедневно перед началом боевых действий, а затем в течение дня - попутно с выполнением боевых заданий.

На основании всех этих данных составлялись прогнозы погоды на определенный отрезок времени. Благодаря четкой работе метеорологов в частях воздушной армии за весь период боевой деятельности в предгорьях Кавказа не случилось по их вине ни одного летного происшествия. Кстати, в октябре 1942 года на нашем театре военных действий было всего лишь двенадцать дней с летной погодой, в ноябре - восемь, в декабре - четыре, а в январе 1943 года - только три. Остальные дни выдавались либо совсем нелетные или ограниченно летные. И наши синоптики ни разу не ошиблись в своих прогнозах.

Исключительно точными были данные о погоде на первые трое суток ноября. Синоптики доложили мне, что 1 и 2 числа метеообстановка не помешает боевой работе авиации, а в последующие двое суток ожидается резкое ухудшение погодных условий. Так оно и получилось.

В критический момент, когда передовые части гизельской ударной группировки противника в составе двух полков пехоты при поддержке 100 танков готовились к решающему броску на Владикавказ, а основные его силы должны были нарастить удар и осуществить наконец давний замысел, 4-я воздушная армия обрушила на врага всю боевую мощь.

Взаимодействуя с 9-й армией генерал-майора К. А. Коротеева, наши авиационные части произвели за 2 ноября 358 самолето-вылетов; многие летчики в этот день по нескольку раз поднимались в суровое фронтовое небо, показывая образцы мужества, отваги и мастерства. 87 процентов всех вылетов было произведено на штурмовку и бомбардировку мотомехчастей противника в районе Архонская, Ардон, Фиагдон, Дигора. От ударов авиации враг понес значительные потери, недосчитавшись 25 танков, 10 бронемашин, 90 автомашин, 15 самолетов и до 300 пехотинцев.

Отлично действовали наши штурмовики в районе Гизель и на

ближних подступах к Владикавказу. Они ходили группами по четыре - двенадцать самолетов, каждую из которых прикрывали четыре - пять "лавочкиных". Количество сопровождающих истребителей было потому уменьшено по сравнению с предыдущими днями, что значительная их часть выполняла самостоятельные задачи, а также патрулировала над Владикавказом и другими важными объектами. Штурмовики наносили удары по гитлеровцам через каждые 30 - 40 минут; одни возвращались с поля боя, другие направлялись к цели.

Ночные бомбардировщики действовали в районе Чикола, Дигора, Ардон, Алагир и по дорогам между этими пунктами, бомбили Гизель, уничтожали вражескую авиацию на аэродромах Минеральные Воды, Солдатская, Невинномысск, Армавир, разрушали железнодорожные пути и громили неприятельские эшелоны на участке Георгиевск - Кропоткин.

3 и 4 ноября, как и предсказывали метеорологи, условия для боевых действий авиации оказались крайне ограниченными. В последующие трое суток небо снова огласилось гулом самолетов. Взаимодействуя с 9-й армией, усиленной частями, прибывшими с других участков фронта, наши бомбардировщики, штурмовики и истребители сосредоточили главные удары по районам Гизель и Новая Саниба.

Силы противника иссякли. От наступления он перешел к обороне. Так закончилась нальчикская операция. Застряв в районе Гизель, Новая Саниба, гитлеровцы так и не смогли прорваться к Владикавказу. Наступило время подготовки наших войск к контрудару. С этой целью командиры-единоначальники, их заместители по политической части, партийные и комсомольские активисты ознакомили всех авиаторов с основными положениями доклада И. В. Сталина на торжественном заседании, посвященном 25-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции и требованиями приказа Народного комиссара обороны No 345 от 7 ноября 1942 года. Задачи воинов сводились к тому, чтобы стойко и упорно обороняться, не позволять врагу продвигаться вперед, уничтожать его живую силу и технику. Вместе с тем необходимо было всемерно укреплять воинскую дисциплину, строжайший порядок и единоначалие в армии, совершенствовать боевую выучку войск, упорно и настойчиво готовить сокрушительный отпор немецко-фашистским захватчикам. "Будет и на нашей улице праздник!" говорилось в заключительных строках приказа.

Доклад И. В. Сталина и его приказ были встречены с огромным воодушевлением. Во всех авиационных частях состоялись митинги. Политический отдел 4-й воздушной армии

разработал тематику лекций, докладов и бесед по вопросам укрепления единоначалия в Красной Армии, о личной ответственности каждого авиатора за выполнение своего долга перед Родиной, о ближайших задачах летчиков, штурманов, стрелков-радистов, технического и обслуживающего состава в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками. Предусматривалась и широкая пропаганда опыта лучших воздушных бойцов за период минувших боев и т. д.

В 88-м истребительном авиационном полку на митинге выступил один из самых отважных летчиков - Василий Александрович Князев. Он говорил, что приказ Наркома обороны обязывает летчиков брать пример с героев, окрыляет и удваивает наши силы в борьбе с ненавистными захватчиками. С горячей патриотической речью обратился майор А. М. Беркутов к своим сослуживцам по 57-му истребительному авиаполку. Он сказал, что день нашего торжества над противником мы должны всемерно приближать сами, что залог победы - в повышении воинского умения и боевого мастерства, в воспитании таких качеств, как стойкость, мужество и самоотверженность.

7 ноября состоялся митинг и в 46-м гвардейском ночном бомбардировочном авиаполку, которым командовала Е. Д. Бершанская. Эту часть я посетил вместе с командующим войсками Закавказского фронта генералом армии И. В. Тюленевым. Он поздравил личный состав с боевыми успехами и наградил десять человек орденами и медалями, а тридцати двум девушкам вручил памятные подарки - часы. Одновременно дал распоряжение сшить героиням парадную форму.

Вечером в канун праздника Великого Октября в штабе армии собрались все, кто выезжал в части для проведения митингов, собраний и чтения докладов. Они доложили, что личный состав готов к выполнению боевых задач по уничтожению гизельской группировки вражеских войск.

Глава десятая. Преследование

Военный совет фронта обратился к войскам с призывом, в котором разъяснялось, что освобождение Северного Кавказа приведет к коренному улучшению положения армий: они получат еще больше оружия, боевой техники, горючего, продовольствия. Воодушевленные обращением, воины всех родов войск с нетерпением ожидали приказа о наступлении.

Планы командования Кавказского фронта заключались в следующем: силами Черноморской группы (15, 46, 47, 56-я общевойсковые и 5-я воздушная армии) наступать на краснодарско-тихорецком направлении; после занятия Тихорецка захватить Батайск, Азов и Ростов и во взаимодействии с левым

крылом Южного фронта (бывшего Сталинградского) окружить кавказскую группировку противника.

Северной группе войск (9, 37, 44, 58-я общевойсковые и 4-я воздушная армии, 4-й и 5-й гвардейские кавалерийские корпуса), наступавшей на правом крыле Закавказского фронта с рубежа Ачикулак, Моздок, Терек, южная окраина Нальчика, предписывалось преследовать 1-ю немецкую танковую армию в общем направлении на Ставрополь.

4-й и 5-й воздушным армиям и авиации Черноморского флота предстояло обеспечивать действия своих наземных войск с воздуха. Основные силы 4-й воздушной армии, входившей в Северную группу войск, направлялись на поддержку 44-й армии, наносившей удар по моздокской группировке противника. Они должны были также помочь наземным войскам преодолеть промежуточные рубежи и уничтожать его отходящие части.

В ходе наступления действия воздушных армий нацеливались на срыв железнодорожных и автомобильных перевозок врага, уничтожение неприятельской авиации на аэродромах и на разведку. Обстановка в это время была для нас благоприятной. С 20 ноября активность немецкой авиации резко снизилась. Если в первой декаде ноября противник произвел до 500 самолето-вылетов, то в последней - в четыре раза меньше.

В конце ноября перед Закавказским фронтом враг имел около 500 самолетов. В наших воздушных армиях насчитывалось 545 самолетов, а в ВВС Черноморского флота - 289. С нами взаимодействовала авиадивизия дальних бомбардировщиков, которой командовал полковник С. С. Лебедев. Она привлекалась для уничтожения немецкой авиации на аэродромах Майкопа, Армавира, Краснодара и срыва железнодорожных перевозок в полосе Северной группы войск.

При подготовке к операции большое внимание было уделено тылам воздушных армий. Требовалось сделать все для того, чтобы авиаполки и дивизии не отставали от наступающих наземных войск. Непосвященному в тонкости наших дел человеку может показаться странным опасение за отставание авиации от пехоты. Оказывается, может такое случиться, когда самолетам будет некуда сесть. Чтобы этого не произошло, следовало по мере освобождения от врага территории и аэродромов быстро приводить их в порядок, своевременно готовить к приему авиачастей.

Для подготовки аэродромной сети мы сформировали передовые аэродромно-восстановительные команды. Создавались они за счет сил и средств тыловых частей и соединений, обеспечивающих авиационные полки. Эти небольшие до ста

человек - коллективы были обеспечены транспортом и другой необходимой техникой. Обычно они располагали двумя-тремя тракторами, пятью-семью автомашинами, двумя-тремя миноискателями, комплектом минноподрывного имущества.

Каждая передовая команда делилась на две группы - разведывательную и восстановительную. Первая, следуя за наступающей пехотой, должна была сразу после захвата вражеского аэродрома разминировать его. Перед второй стояла задача быстро восстановить взлетно-посадочную полосу. Дальнейшие заботы об аэродромах возлагались на батальоны аэродромного обслуживания.

На случай если в ходе боев железные дороги будут разрушены и восстановление их потребует значительного времени, было создано несколько автоколонн для оперативных перевозок. Каждая из них насчитывала около 70 - 80 автомашин.

К началу наступательных действий на все аэродромы были доставлены горюче-смазочные материалы и боеприпасы из расчета на три-четыре полковых вылета. Кроме того, мы создали запас продовольствия на десять дней и завезли зимнее обмундирование.

Подготовку к наступлению, проходившую с 15 ноября по 31 декабря 1942 года, нельзя рассматривать как период абсолютного затишья. На земле не прекращались бои местного значения, то и дело вспыхивали воздушные схватки. Мы прикрывали части и соединения войск, улучшавших свои исходные позиции, активно противодействовали вражеской авиации, в первую очередь бомбили аэродромы.

27 ноября три наши группы, насчитывавшие около 120 самолетов, наносили удары по важной цели, расположенной в районе Ардан. Они штурмовали ее в течение 3 часов 15 минут с небольшими перерывами. В составе авиагруппы насчитывалось 53 "ила". Наличие такого количества штурмовиков говорило о большом размахе боевых действий 4-й воздушной армии в интересах наземных войск.

Мощные бомбовые и штурмовые удары наносились также 28 и 29 ноября. Затем активность нашей авиации снизилась. Из-за ухудшения погоды она вынуждена была действовать в основном мелкими группами, зачастую парами. Сложные метеоусловия ограничили боевую работу и наших бомбардировщиков. Вместо того чтобы наносить удары по оперативным тылам противника, они, как и штурмовики, налетали на железнодорожные узлы Прохладный, Георгиевск и Минеральные Воды, били по перегонам и мостам. Надо было лишить фашистов возможности подвозить боеприпасы и людские резервы.

Враг сопротивлялся упорно и тоже стремился улучшить свое положение. В конце ноября, перебросив несколько частей с моздокского направления на владикавказское, он закрепился на реке Ардон - выгодном оборонительном рубеже.

Большую помощь нашим войскам оказывали воздушные разведчики. Совершая по четыре-пять вылетов в день, они взяли под наблюдение все важнейшие объекты вражеской обороны. Ими, в частности, была обнаружена группировка немецких войск в районе Ардон, Дигора, на который наше командование с началом наступления нацелило почти всю штурмовую и бомбардировочную авиацию.

В конце ноября в разведывательном полете над районом Майское командир звена 88-го истребительного авиационного полка В. А. Князев обнаружил мотомеханизированную колонну противника, двигавшуюся на Прохладный. Экипажами 366-го полка, высланными на доразведку, было установлено, что с юга крупные вражеские части подходят к Прохладному и там грузятся в железнодорожные эшелоны.

В определении намерений врага большую роль сыграл разведывательный отдел подполковника Г. А. Дроздова. Проанализировав различные данные, поступавшие в течение нескольких дней, он сделал правильный вывод: гитлеровцы снимают две танковые дивизии из района Прохладный, Моздок и перебрасывают их под Сталинград.

Дальнейшие наблюдения летчиков полка майора Бардеева подтвердили вывод Дроздова. Миновав Армавир и Тихорецк, вражеские эшелоны повернули на Сальск. Как потом выяснилось, две танковые дивизии - 23-я и СС "Викинг" - передавались группе Манштейна, которая была создана для деблокирования окруженной под Сталинградом 6-й армии Паулюса.

Отвод танковых частей противник пытался произвести скрытно. Ему способствовала в этом и плохая погода. Одновременно гитлеровцы заслали к нам лазутчика с ложным приказом. В нем говорилось, что эти дивизии якобы должны были сосредоточиться в районе Ачикулак, то есть против правого крыла нашей Северной группы войск. Такими маневрами фашисты надеялись скрыть свои истинные замыслы.

Однако врагу не удалось обмануть нас. Основываясь на точных и своевременно переданных донесениях, командование Закавказского фронта очень правильно среагировало на изменения в обстановке. Прежде всего решено было нанести несколько ударов по гитлеровской авиации, количество которой за последнее время заметно увеличилось. И вот 12 декабря, на рассвете, советские бомбардировщики произвели массированные

налеты на аэродромы противника, расположенные близ населенных пунктов Солдатская, Красногвардейская, Золотарев. В результате 33 фашистских самолета было уничтожено и десять повреждено. Эти налеты сыграли немалую роль в обеспечении нашим наземным войскам благоприятных условий для предстоящего наступления.

В декабре 1942 года летчикам 4-й воздушной армии пришлось, не ослабляя подготовки к основной операции, поддерживать войска правого крыла Северной группы фронта в районах Ачикулак, Ага-Батырь, Ишерская. В частности, мы прикрывали с воздуха 4-й и 5-й гвардейские кавалерийские корпуса, а также 44-ю армию.

Штурмовики 216-й смешанной авиадивизии (командир - генерал А. В. Борман) и экипажи 218-й ночной бомбардировочной авиадивизии (командир - полковник Д. Д. Попов) уничтожали боевую технику и живую силу противника в районах Ачикулак, Степное, Кривоносов, наносили удары по его подходящим резервам и аэродромам. Истребители сопровождали их, а также прикрывали свои наземные войска и наиболее важные объекты в прифронтовом тылу.

При выполнении заданий особенно отличились летчики 40-го истребительного авиационного полка, которым командовал майор П. Ф. Чупиков (ныне генерал-полковник авиации, Герой Советского Союза). Воины этой части, входившей в состав 216-й авиадивизии, показали, прежде всего, образец четкого взаимодействия с наземными войсками.

Работая в интересах 4-го гвардейского кавалерийского корпуса, 40-й авиаполк, вооруженный самолетами И-16, прикрывал его части, вел воздушную разведку, уничтожал огневые средства и живую силу противника. Базировались истребители неподалеку от корпусного штаба, который имел возможность через представителя 4-й воздушной армии оперативно ставить им боевые задачи.

Взаимодействие авиации с кавалерией заключалось, прежде всего, в нанесении совместных ударов на определенных направлениях. Конники стремились максимально использовать результаты каждого налета своих бомбардировщиков и штурмовиков. Они спешивались и при поддержке артиллерии, а также бронемашин стремительно продвигались вперед по полосе, обработанной авиацией. Передний край постоянно обозначался условными сигналами.

Командование наземных войск высоко оценило действия летчиков. Вот что говорилось в письме командира 4-го гвардейского кавалерийского корпуса генерала Н. Я. Кириченко,

полученном командиром 216-й авиадивизии 14 декабря 1942 года: "Казаки и командиры выражают вам свое казачье спасибо за совместную работу по уничтожению противника. Мне лично приходилось наблюдать над целью многих летчиков, и все их удары считаю отличными".

15 декабря командир 216-й авиационной дивизии получил аналогичное письмо и от командира 9-й гвардейской кавалерийской дивизии полковника Б. С. Миллерова. Отметив успешную работу штурмовиков и истребителей, нанесших удар по вражеским поискам в районе Нортона, комдив просил объявить им благодарность.

Разгром немецко-фашистской группировки под Сталинградом создал благоприятные условия для наступления войск Северной группы Закавказского фронта.

Общий замысел операции заключался в следующем. Части и соединения 44-й армии наступают на правом крыле Северной группы в направлении на Моздок. При поддержке 4-го и 5-го гвардейских кавалерийских корпусов и 58-й армии они окружают обороняющуюся там вражескую группировку и уничтожают ее. Северная группа войск переходит в наступление на ставропольском направлении с целью окончательно разгромить 1-ю танковую армию противника.

Операция началась 1 января 1943 года массированными ударами частей 4-й воздушной армии по танкам и артиллерии противника в полосе продвижения 44-й армии. Наступление развивалось успешно. При поддержке авиации наши наземные части сломили сопротивление гитлеровцев и подошли к Моздоку с севера. На следующий день вперед двинулась 58-я армия. Вскоре она овладела Кизляром и Нижне-Бековичем, а утром 3 января вышла к Тереку южнее Моздока. В тот же день город был освобожден.

1-я немецкая танковая армия начала отход в северо-западном направлении. Противник пытался оторваться от наседающих советских войск, чтобы затем закрепиться на рубеже реки Кума. Стараясь сорвать замыслы врага, войска Северной группы начали преследовать его по всему 320-километровому фронту.

4 января войска группы, продолжая наступление, в течение дня продвинулись на 15 - 20 километров. В районе Предмостного они переправились через Терек и к исходу дня захватили Красноградское. 5 января был освобожден Прохладный, а 6 января взят населенный пункт Солдатское.

В организации тесного взаимодействия авиации с наземными войсками большую роль сыграли представители 4-й воздушной армии, находившиеся с радиостанциями на КП командующих 9,

58 и 44-й армиями, а также командиров 4-го и 5-го гвардейских кавалерийских корпусов. Эти представители - опытные авиационные начальники - передавали нам заявки общевойскового командования на действия авиации, контролировали выполнение поставленных нашим авиагруппам боевых задач, информировали штаб 4-й воздушной армии о воздушной и наземной обстановке.

7 января противник начал отвод своих главных сил с рубежа реки Кума. Для его преследования была создана конно-механизированная группа под командованием генерал-лейтенанта Н. Я. Кириченко. 8 января она вышла к берегам рек Кума, Малка и Золка, продвинувшись более чем на 100 километров. После двухдневных боев на этих рубежах советские войска сломили упорное сопротивление врага и погнали его на северо-запад.

Маршал Советского Союза А. А. Гречко, командовавший в то время 56-й армией, в своей книге "Битва за Кавказ" дает высокую оценку действиям 4-й воздушной армии: "В боях на рубеже р. Кума большую помощь наземным войскам оказала авиация 4-й воздушной армии. Здесь особенно активно действовала 216-я истребительная дивизия под командованием генерал-майора авиации А. В. Бормана. Сосредоточенными налетами, в которых участвовало до 30 самолетов, и действиями мелких групп дивизия обеспечила форсирование наземными частями водного рубежа в районе Воронцово-Александровское.

В последующие дни авиация 4-й воздушной армии способствовала стремительному наступлению наших войск, нанося удары по опорным пунктам, узлам сопротивления и отступавшим колоннам противника"{23}.

Хорошо проявили себя и авиаторы других дивизий: 218-й ночной бомбардировочной (командир - полковник Д. Д. Попов), 219-й бомбардировочной (командир - полковник И. Г. Батыгин), 229-й истребительной (командир полковник М. Н. Волков), 230-й штурмовой (командир - полковник С. Г. Гетьман), 50-й дальнебомбардировочной (командир - полковник С. С. Лебедев).

Погода в те дни стояла неблагоприятная: дожди сменялись снегопадами и туманами. Но когда наши войска вышли в район севернее Терека, метеорологическая обстановка несколько улучшилась. 7 - 8 января полки 4-й воздушной армии перебазировались на аэродромы Галюгаевская, Моздок, Советская, Солдатская, Красноградский, а в дальнейшем, в ходе наступления, - под Воронцово-Александровскую, Солдато-Александровскую, Георгиевск и Минеральные Воды.

Равнинная местность, на которой располагались новые

аэродромы, отсутствие поблизости горных хребтов позволили нам вести боевую работу в сложных метеоусловиях. При высоте облаков 100 - 200 метров стали возможны полеты не только одиночных самолетов, но и небольших групп. Дороги, по которым отходили вражеские войска, находились под постоянным воздействием авиации 4-й воздушной армии.

Надо сказать, что подготовка новых аэродромов проходила оперативно: они сдавались в эксплуатацию, как правило, на второй день после их освобождения. Но перебазирование авиационных частей задерживалось. Причины к этому были разные. Иногда перелету препятствовала плохая погода. Перевозке тыловых учреждений мешала порой нехватка автотранспорта. Ведь 256 автомашин 4-я воздушная армия передала в резерв Главного командования. К тому же шоссейные и грунтовые дороги были очень перегружены: по ним непрерывным потоком двигались сухопутные войска. А разрушенные железнодорожные пути восстанавливались медленно.

Все это, безусловно, затрудняло, однако отнюдь не нарушало ритма боевой работы. Передовые команды технического состава заблаговременно перебрасывались на новые места и встречали там прилетающие самолеты. Даже обслуживали их до прибытия основных групп технического состава.

Одной из серьезных проблем во время наступления оказалось управление боевыми действиями авиации. Мы, безусловно, и не рассчитывали, что противник, отступая, оставит в целости стационарные линии связи. В этом убедились сразу же после освобождения города Моздок, а впоследствии и других населенных пунктов. Поэтому основным средством связи для нас стало радио.

Мы исходили из расчета, что средняя продолжительность пребывания штаба воздушной армии на одном месте составляет примерно семь - десять суток, а расстояние между местами базирования будет в пределах 100 - 150 километров. В соответствии с этими условиями и была организована работа штаба 4-й воздушной армии.

Как правило, в новый пункт дислокации заблаговременно высылалась передовая команда во главе с начальником оперативного отдела. В эту команду входил начальник связи воздушной армии. В его распоряжении имелась радиостанция и оборудование для организации узла связи.

За два дня до перебазирования штаба на новое место туда выезжала оперативная группа в составе начальника штаба, старшего помощника начальника оперативного отдела,

заместителя начальника разведотдела и шифровальщика. К моменту приезда группы новый узел был, как правило, уже развернут и имел связь с районами базирования передовых частей. Генерал Устинов устанавливал личную связь с начальником штаба или начальником оперативного управления Северной группы войск Закавказского фронта. О ее полной готовности он докладывал командующему воздушной армией, находившемуся на старом командном пункте. В соответствии с приказом о перебазировании штаба оперативная группа брала на себя всю систему связи и осуществляла нормальное управление боевой деятельностью частей.

На старом месте на один-два дня оставался кто-то из ответственных работников оперотдела. Через него осуществлялась связь с частями, временно оставшимися в районах прежнего базирования, и с вышестоящими штабами. Такая организация и расстановка сил полностью обеспечивала непрерывность управления и нормальный ход боевых действий частей и соединений.

Командуя Военно-Воздушными Силами Закавказского фронта, я старался делать так, чтобы все хорошее, что было в одном коллективе, становилось достоянием другого. Поэтому организация управления боевыми действиями авиации в 4-й и 5-й воздушных армиях была аналогичной.

На протяжении всего периода наступления оба объединения имели бесперебойную связь со штабом Военно-Воздушных Сил Красной Армии, постоянно информировали его о боевых действиях и обстановке.

За период двухнедельного наступления советских войск, когда 4-я воздушная армия поддерживала их на поле боя, и за месячный срок подготовки, когда ее дивизии и полки создавали условия для наступления, наши летчики произвели 5840 самолето-вылетов, из них 4042 - для ударов по скоплениям живой силы и техники противника. Главное внимание мы уделяли поддержке 44-й армии, 4-го и 5-го гвардейских кавалерийских корпусов. 1788 самолето-вылетов, то есть более 30 процентов от общего количества, было совершено в ночное время.

10 января 1943 года наши войска освободили Кисловодск, затем Пятигорск, Железноводск и Минводы. Командующий Северной группой войск приказал преследовать врага, овладеть Ставрополем, Невинномысском и Черкесском, а в дальнейшем наступать на Армавир и Тихорецк. 11 января на краснодарско-тихорецком направлении двинулась вперед Черноморская группа войск Закавказского фронта. А войска Южного фронта (бывшего Сталинградского), тесня 4-ю танковую армию противника, в это

время упорно шли на Ростов и Батайск. Преследование продолжалось.

20 января советские войска освободили Невинномысск и Черкесск, а 21-го, после жестоких боев - Ставрополь. Части и соединения Южного фронта овладели крупным железнодорожным узлом и городом Сальск. 23 января в 20 километрах южнее Сальска они соединились с конно-механизированной группой генерала Н. Я. Кириченко и двинулись на Ростов и Батайск. На второй день войска левого крыла Северной группы взяли Армавир.

24 января Ставка Верховного Главнокомандования преобразовала Северную группу Закавказского фронта в Северо-Кавказский фронт. Командующим был назначен генерал И. И. Масленников. Наряду с другими войсками (9, 37, 44 и 58-й армиями, 4-м Кубанским и 5-м Донским гвардейскими кавалерийскими корпусами) в составе нового фронта осталась и 4-я воздушная армия. Суть дела это мало изменило: мы продолжали работать в интересах тех же войск, что и прежде. Но характер боевых задач стал, безусловно, иным.

Конно-механизированная группа генерал-лейтенанта Кириченко в составе 4-го и 5-го гвардейских кавалерийских корпусов, танковых групп генерал-майора Лобанова и Титова и 62-й стрелковой бригады получила боевую задачу помочь войскам Южного фронта овладеть Батайском и Азовом и тем самым отрезать противнику пути отхода через Ростов. Основным же силам Северо-Кавказского фронта предстояло нанести удар в направлении Краснодара, выйти на побережье Азовского моря в районах Ейска и Приморско-Ахтарской, а затем, взаимодействуя с Черноморской группой Закавказского фронта, окружить и уничтожить северо-кавказскую группировку противника, отходящую на Таманский полуостров.

Таким образом, при активной поддержке 4-й воздушной армии войска Северной группы (позже - Северо-Кавказского фронта) за месяц преследования противника прошли с боями более 600 километров. Освободив от врага значительную часть Северного Кавказа, советские воины сорвали попытку немецко-фашистского командования вывести группу армий "А" через ростовскую горловину. Основные силы врага вынуждены были отойти к низовьям Кубани и на Таманский полуостров.

В условиях быстрого наступления наших войск части воздушной армии наносили бомбардировочные и штурмовые удары по железнодорожным узлам и эшелонам на магистрали Минеральные Воды - Ростов с целью сорвать планомерный отход противника, эвакуацию его войск и техники. В период с сентября

1942 года по январь 1943 года эта магистраль являлась для него основной на Северном Кавказе. Готовясь к активным боевым действиям, гитлеровцы создали на узловых железнодорожных станциях крупные склады оружия, боеприпасов, горючего, снаряжения и обмундирования. Теперь они стремились спасти все это.

Срыв вражеских перевозок стал одной из главных наших задач. Выполняя ее, экипажи штурмовой и бомбардировочной авиации совершали налеты на железнодорожные узлы Прохладный, Георгиевск, Минеральные Воды, Армавир, Тихорецк, Сосыка, Кущевская. Они разрушали мосты через реки Кума, Суркуль, Челбас, Сосыка, Ея, уничтожали воинские эшелоны, особенно на станциях. В течение января части 4-й воздушной армии произвели 463 самолето-вылета, из них 169 ночью.

В книге "Битва за Кавказ" Маршал Советского Союза А. А. Гречко, отмечая успехи 4-й воздушной армии, пишет: "Осуществляемые авиацией боевые действия в значительной степени нарушали, а на отдельных участках совершенно прекратили железнодорожные перевозки, что способствовало захвату огромного количества военной техники и имущества противника. По неполным данным, только на железнодорожных узлах и станциях Минеральные Воды, Армавир, Кавказская, Малороссийская, Шахты, Тихорецк и Сосыка нашими войсками было захвачено: 3380 вагонов и платформ, 31 паровоз, 128 цистерн, 50 тяжелых танков, до 1 тысячи автомашин, мотоциклов, танкеток"{24}.

К этому надо добавить, что все вагоны и платформы были загружены различными запасными частями, вооружением, боеприпасами, углем, продовольствием. А в Тихорецке наши наземные части захватили два крупных склада с боеприпасами и продовольствием, на станции Солдатское - склад авиабомб емкостью до 300 вагонов.

Главным объектом для бомбометания и штурмовок был железнодорожный узел Минводы. Через него проходил основной поток эшелонов на запад, там производилась погрузка. Надо было разрушить этот узел и мост через реку Кума, чтобы сорвать вражеские перевозки в Невинномысск и Минводы.

Из-за неблагоприятной летной погоды бомбардировщики и штурмовики действовали небольшими группами с малых высот и с бреющего полета. Мост через Куму, расположенный у населенного пункта Канглы, они бомбили в течение трех дней, с 8 по 11 января. Боевым вылетам серьезно мешал и сильный зенитный огонь противника. Но несмотря ни на какие трудности летчики выполнили поставленную задачу. Мост был поврежден,

движение вражеских поездов от Минеральных Вод на запад прекратилось.

Одновременно с налетами на узел Минводы ударам штурмовой и бомбардировочной авиации подвергался участок железной дороги между станцией Негутская и Невинномысском. 10 января штурмовики разрушили мост через реку Сыркуль. Движение эшелонов и на этом участке было прекращено. Нарушение сообщения между Армавиром и Кавказской привело к тому, что на Армавирском железнодорожном узле противник оставил до 300 вагонов с различными военными грузами.

При выполнении боевых заданий особенно отличились летчики 219-й бомбардировочной и 230-й штурмовой дивизий.

Успешно действовали наши "илы" 26 января. Они штурмовали железнодорожные станции на участке Мирская - Тихорецк. Летая в течение всего дня малыми группами - парами и звеньями, - они произвели до 50 самолето-вылетов.

Наиболее результативным был вылет штурмовиков лейтенанта С. И. Смирнова и младшего лейтенанта С. А. Слепова. В восемь часов утра они нанесли удар по станции Малороссийская. В момент налета там находились четыре эшелона с боеприпасами и горючим. С высоты 150 метров "илы", пикируя под небольшим углом, сначала сбросили эрэсы, затем прочесали железнодорожное полотно пулеметно-пушечным огнем, а в заключение сбросили бомбы со взрывателями замедленного действия. Станцию охватил пожар, который все время усиливался. Взрывы продолжались более суток и были видны с расстояния 30 километров. Позже воздушная разведка установила, что из четырех эшелонов уцелело лишь два вагона. Все сооружения были разрушены, и станция полностью вышла из строя. Из тяжелых немецких танков, подготовленных для погрузки, лишь нескольким удалось уйти из-под штурмовки, а около 60 из них сгорело.

Насильственно мобилизовав местное население, гитлеровцы четверо суток прокладывали новую колею. Но им удалось пропустить по ней только один эшелон: в тот же день станция была занята нашими войсками.

Верховный Главнокомандующий И. В. Сталин в своем приказе от 4 мая 1943 года высоко оценил мужество и боевое мастерство, проявленные Смирновым и Слеповым во время налетов на станцию Малороссийская. Он подчеркнул, что их поучительный опыт необходимо обобщить и широко внедрить в авиации при борьбе с железнодорожными перевозками противника.

Считаю необходимым отметить эффективные действия 50-й дальнебомбардировочной дивизии, которой командовал

полковник С. С. Лебедев. Ее экипажи уничтожали вражескую авиацию на аэродромах Буденновск, Невинномысск, Армавир, Минеральные Воды. Они вывели из строя железнодорожные узлы Георгиевск, Минеральные Воды и Кропоткин.

В результате налетов наши авиаторы уничтожили 13 эшелонов с различными грузами, 12 паровозов, вывели из строя несколько железнодорожных узлов, станций, мостов, вызвали 18 очагов пожаров, 37 взрывов, разрушили путевое хозяйство целого ряда железнодорожных станций.

После освобождения Моздока, Георгиевска, Пятигорска и других городов наши воины своими глазами увидели результаты кровавых злодеяний оккупантов. В Георгиевске фашисты расстреляли 700 человек. У могилы жертв гитлеровских палачей состоялся митинг, на который пришли и авиаторы соседних частей. Летчики, техники, авиаспециалисты поклялись жестоко отомстить фашистам. Возвратившись в свои полки, они выступили на собраниях, рассказали о чудовищных преступлениях оккупантов. Возмущению людей не было предела.

- Смерть за смерть! - говорили они. - Кровь за кровь.

Страшные злодеяния гитлеровцев вскрылись и в Ставрополе, освобожденном 21 января. В общей могиле там обнаружили сотни трупов, среди которых оказалось немало малолетних детей. Политотдел армии организовал митинг непосредственно у могилы. Выступали и авиаторы, и местные жители. Подробно рассказав о митинге, армейская газета "Крылья Советов" призвала воинов отомстить за убитых и замученных, не дать палачам уйти от возмездия.

В те январские дни политотдел армии начал издавать специальный бюллетень о зверствах гитлеровцев, о борьбе советских людей в тылу врага. Бюллетени рассылались в политорганы дивизий: агитаторы частей и соединений использовали их в своей повседневной работе.

В конце января, когда войска Южного фронта отрезали противнику пути отступления на Ростов, остатки разбитой немецкой группировки повернули на запад, в сторону Кубани. С этого времени все соединения 4-й воздушной армии были нацелены на поддержку войск Северо-Кавказского фронта.

Отход противника на Кубань был обнаружен воздушной разведкой в первых числах февраля. В дальнейшем, до середины марта, разведчики внимательно следили за отступлением его войск на Тамань и далее на Украину. Наше успешное наступление в районе Харькова и Донбасса поставило донбасскую группировку немцев под угрозу окружения. Именно на это наиболее опасное для них направление они и перебрасывали войска.

Распутица, нехватка плавсредств, автотранспорта, дальность расстояния и сжатые сроки вынудили немецко-фашистское командование использовать для переброски войск авиацию.

7 февраля на аэродромах Славянская и Тимошевская воздушные разведчики обнаружили транспортные самолеты Ю-52 и планеры. В дальнейшем отмечалась буксировка планеров не только самолетами Ю-52, но и ФВ-189, Ю-88, Хе-111. В течение февраля - марта было зафиксировано 2543 транспортных самолето-пролетов с посадкой на аэродромах Керчь, Саки, Запорожье, Мелитополь, Херсон, Мариуполь, Таганрог, Одесса.

Необходимо было дезорганизовать этот маневр противника оперативными резервами. Четвертая воздушная армия, помимо уничтожения техники и войск на поле боя, нанесения ударов по автоколоннам, железнодорожному транспорту, получила новую боевую задачу: сорвать переброску немецких войск морским и воздушным транспортом с Тамани в район Крыма и Донбасса.

Используя данные разведки, наши бомбардировщики и штурмовики нанесли ряд ударов по вражеским плавсредствам, находившимся в Керченском проливе. Совершив в феврале 300 самолето-вылетов, они потопили десять барж с войсками, четыре катера, разрушили шесть причалов.

Борьба с транспортной авиацией противника началась ударами по местам ее базирования. 8 февраля налетам истребителей и штурмовиков был подвергнут аэродром Тимошевская. Из 40 находившихся там самолетов и планеров было уничтожено 33.

9 февраля после удара по аэродрому Славянская противник недосчитался десяти Ю-52 и двух Ме-109. Всего за февраль - март на уничтожение транспортной авиации противника мы совершили 16 вылетов, уничтожили и вывели из строя 68 машин различного типа.

Транспортная авиация уничтожалась и в воздухе. Специально выделенные в полках "охотники" парами и четверками, в зависимости от погоды, барражировали на вероятных маршрутах пролетов самолетов противника, перехватывали их и сбивали.

Воздушный "мост" Славянок - Темрюк прикрывался значительными группами вражеских истребителей, поэтому в воздухе почти ежедневно возникали бои. За февраль и март летчики 4-й воздушной уничтожили 147 транспортных и буксировочных самолетов, 17 планеров и 92 истребителя.

В результате решительных действий нашей авиации фашисты резко сократили полеты. А после 20 марта, когда советские войска захватили железнодорожную станцию Славянская и находившийся рядом с ней аэродром, вражеские самолеты лишь в

редких случаях появлялись в воздухе.

Весенняя распутица, начавшаяся во второй декаде февраля, один за другим выводила из строя грунтовые аэродромы. Пришлось срочно восстанавливать те, на которых были искусственные взлетно-посадочные полосы или твердый грунт. В первую очередь приступили к восстановлению Краснодарского. С помощью наземных войск и местного населения мы быстро привели его в порядок. Части воздушной армии получили возможность базироваться в непосредственной близости от линии фронта.

Неисправность железной дороги и отсутствие мостов через Кубань, нехватка автотранспорта поставили под угрозу доставку боеприпасов и горюче-смазочных материалов. Но инициативные и настойчивые работники тыла 4-й воздушной армии нашли выход из положения. На станции Ладожская они подготовили нештатный пункт снабжения. Именно сюда самолетами и автотранспортом мы перебросили все необходимое из армейского склада, который находился в районе Невинномысска. Кроме того, на аэродроме Кропоткин была создана перевалочная база для грузов, доставляемых из центра самолетами.

Появление временных нештатных органов снабжения приблизило материальные запасы к передовым аэродромам. А на те, к которым подвоз был невозможен (Кореновская, Тимошевская, Челбасская, Днепровская и Поповичевская), имущество доставлялось по воздуху.

Глава одиннадцатая. Чьи крылья сильнее?

Весной 1943 года Кубань стала ареной ожесточенных воздушных боев. Они велись одновременно или последовательно в различных районах и продолжались около трех месяцев. О славных делах наших летчиков много писали газеты и журналы. Их боевой опыт становился достоянием всех Военно-Воздушных Сил. Он в значительной мере способствовал разгрому основных сил немецко-фашистской авиации, завоеванию нами господства в воздухе в последующей битве под Курском.

Почему именно кубанское небо стало ареной ожесточенных воздушных боев? Дело в том, что к концу марта 1943 года фронт на юге нашей страны, за исключением Кубани, стабилизировался. Немецко-фашистское командование, рассчитывая взять реванш за разгром под Сталинградом, готовилось к большому летнему наступлению. Особое место оно отводило группировке войск, оборонявшейся на Таманском полуострове. Она должна была любой ценой удержать низовье Кубани и Тамань как плацдарм для нового наступления на Кавказ, отвлечь на себя как можно больше наших войск и авиации с центрального участка советско-

германского фронта. Использовав выгоды местности - в частности, приазовские плавни и русла рек Кубань, Агадум и Вторая, противник создал мощную оборонительную линию. Особенно сильно был укреплен участок новороссийского побережья Черного моря до станицы Крымской, которая являлась костяком всей обороны. Через нее проходили основные железнодорожные и шоссейные магистрали на Новороссийск, Анапу, Тамань и Темрюк. Главная полоса этой обороны - Голубая линия - состояла из мощных опорных пунктов, представляла серьезную преграду для наших наступающих войск.

В планах немецко-фашистского командования большая роль отводилась авиации. Она должна была восполнить недостаток в наземных войсках, отступивших с Северного Кавказа. С ее помощью противник рассчитывал не только сорвать наступление советских войск, но и уничтожить отряд воинов 18-й армии и моряков Черноморского флота, высадившийся под Новороссийском, в районе Мысхако. Плацдарм, который захватили и героически обороняли десантники, называли тогда Малой землей. Площадь его действительно была небольшой - всего 30 квадратных километров. Ликвидация плацдарма в какой-то мере явилась бы реваншем за зимнее поражение гитлеровцев на Северном Кавказе и укрепило бы их позиции на этом важном участке фронта.

Таковы вкратце основные причины резкого усиления воздушных боев над Голубой линией.

Теперь, на мой взгляд, настало время поговорить о таких понятиях, как борьба за стратегическое господство в воздухе, о развитии оперативного искусства ВВС в годы войны, о сущности авиационного наступления.

На основании предвоенной практики и опыта Великой Отечественной войны были разработаны и сформулированы основные принципы оперативного применения авиации как самостоятельно, так и во взаимодействии с Сухопутными войсками и Военно-Морским Флотом; определены пути и формы завоевания господства в воздухе в стратегическом, оперативном и тактическом масштабах; обоснована необходимость концентрации усилий и централизованного управления несколькими объединениями и соединениями, определены направления дальнейшего строительства Военно-Воздушных Сил.

Развитию оперативного искусства авиации в предвоенные годы способствовали количественные и качественные изменения самолетного парка, совершенствование организационной структуры ВВС, а также способы ведения фронтовых наступательных операций.

К июню 1941 года общее количество авиационных полков возросло на 80 процентов.

Оснащение строевых частей новой техникой, количественное увеличение боевого состава изменили и структуру ВВС. В 1938 - 1940 годах были созданы авиационные полки, ставшие основной тактической единицей; затем - дивизии, состоявшие из трех-четырех полков; корпуса бомбардировочной авиации, в состав которых входило по две дивизии.

К этому времени изменился и удельный вес ударных сил ВВС. Если в начале тридцатых годов бомбардировочная авиация составляла 19 - 20 процентов, то к началу 1941 года - более 40 процентов.

Все это позволило разработать вопросы участия авиации в операциях Сухопутных войск и Военно-Морского Флота, определить основы подготовки и проведения воздушных операций по уничтожению противника на аэродромах.

Боевой опыт, приобретенный в ходе войны, стал основой дальнейшего совершенствования структуры ВВС. Перед началом военных действий мы имели два вида авиации: фронтовую и дальнебомбардировочную. Первая организационно делилась на две группы. Одна из них подчинялась непосредственно командующим общевойсковыми армиями, другая - командующему ВВС фронта.

Армейская авиация, в составе которой было по одной-две смешанных авиационных дивизий на каждую армию, предназначалась для тактического взаимодействия с общевойсковыми объединениями и механизированными соединениями непосредственно на поле боя. Фронтовая группа (три-четыре бомбардировочные и истребительные дивизии) - для выполнения задач в интересах войск всего фронта. Она насчитывала 2000 - 2500 самолетов, из которых более половины находилось в общевойсковых армиях.

Такая распыленность авиации, как показал опыт первых же месяцев войны, не обеспечивала возможности ее массированного применения, не позволяла объединять усилия на главном направлении и исключала централизованное управление.

В тяжелых условиях войны шли поиски новой организационной структуры, и летом 1941 года была созданы шесть резервных авиагрупп (РАГ). Они состояли из четырех - шести авиационных полков и использовались на важнейших направлениях. В мае 1942 года на базе армейской авиации и групп фронтовой начали создаваться воздушные армии (ВА); осенью - однородные и смешанные авиационные корпуса фронтовой авиации, состоявшие из двух-трех дивизий. Как резерв

Ставки Главнокомандования они использовались для усиления воздушных армий, действовавших в составе фронтов на важнейших направлениях.

В том же году создана авиация дальнего действия (АДД), предназначенная для бомбардировок объектов в глубоком тылу противника.

Таким образом, количественное и качественное изменение самолетного парка и проведенные организационные меры коренным образом изменили характер оперативного применения ВВС. Появилась реальная возможность массировать их на главных направлениях при взаимодействии с Сухопутными войсками, организовывать и проводить воздушные операции силами фронтовой авиации и АДД.

Главные усилия авиации в годы войны были направлены на выполнение трех основных задач: борьба за господство в воздухе, поддержка Сухопутных войск и Военно-Морского Флота, воздушная разведка. Авиация дальнего действия, кроме того, выполняла задачи по разрушению важных тыловых объектов противника, срыву оперативных перевозок, уничтожению стратегических резервов.

Итак, борьба за господство в воздухе.

Во "Временной инструкции по самостоятельным действиям Военно-Воздушных Сил РККА", изданной в 1936 году, указывалось, что завоевание господства в воздухе является одним из решающих факторов успешного ведения операций и войны в целом. Говорилось, что борьба за это господство должна вестись по единому плану на широком фронте в стратегическом, оперативном и тактическом масштабах.

Под стратегическим господством понималась такая воздушная обстановка, при которой Советские Вооруженные Силы и тыл страны могли бы успешно, без существенных помех со стороны вражеской авиации выполнять поставленные задачи. Его наличие не исключало постоянной, систематической борьбы за оперативное и тактическое превосходство.

Оперативное господство должно было завоевываться в интересах проведения фронтовых операций и достигаться разгромом или подавлением противостоящих авиационных группировок. Тактическое - с целью обеспечения выполнения тактических задач соединениями различных родов войск.

Оперативное и тактическое господство в воздухе носит локальный характер и всегда ограничено местом, временем и пространством.

В боевых уставах 1940 года особо подчеркивалась необходимость уничтожения авиации не только в воздухе и на

аэродромах. Рекомендовалось наносить удары по авиационным складам, предприятиям авиационной промышленности, летным учебным центрам.

В целом довоенная концепция по завоеванию господства в воздухе оказалась правильной и нашла подтверждение в ходе боев. Однако временные неудачи и неблагоприятное соотношение в количестве самолетов не позволили советскому командованию сразу и в полной мере использовать все рекомендуемые уставами и наставлениями формы и способы этой борьбы.

Как известно, готовясь к нападению на СССР, гитлеровцы сосредоточили у наших границ 4950 боевых самолетов из 10 980, находившихся в строевых частях. А всего у них было 20 700 самолетов. 22 июня 1941 года многочисленные группы бомбардировщиков подвергли ударам 66 аэродромов, в том числе 49 в Западном и Киевском особых военных округах. В первый же день мы потеряли 1200 самолетов, из них 900 на земле. Наши летчики, совершив около 6000 боевых вылетов, уничтожили более 200 вражеских машин.

Захватив инициативу, немецко-фашистские оккупанты поставили наши Сухопутные войска, Военно-Морской Флот и авиацию в трудные условия. Поэтому борьба за господство в воздухе с первого дня войны являлась для нас главной и очень сложной задачей. Гитлеровцы стремились уничтожить наши ВВС главным образом на аэродромах. Мы выбрали другую форму борьбы, противопоставив массированным налетам противника наступательные воздушные бои истребительной авиации, проводимые в границах каждого фронта, чередуемые с периодическими ударами по аэродромам. Это было правильное решение. В воздушных боях уничтожались и самолеты, и опытные кадры фашистских летчиков.

По мере количественного и качественного роста советской авиации масштаб и результативность борьбы за господство в воздухе возрастали. Более широко стали при меняться сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков истребителями, прикрытие войск, на важнейших направлениях проводилась расчистка воздуха от вражеских истребителей перед ударами нашей авиации. Создавались условия и для организации отдельных массированных налетов на аэродромы противника.

Впервые советские ВВС завоевали оперативное господство в воздухе в битве за Москву. Это сыграло немалую роль в разгроме немецко-фашистских войск на подступах к столице. Затем под Сталинградом нам удалось стать хозяевами неба. В воздушных боях и от наших ударов по аэродромам фашисты потеряли там 3000 самолетов. На Кубани наши ВВС еще больше подорвали

воздушную мощь врага.

К лету 1943 года были созданы все условия для успешного применения и второй формы завоевания стратегического господства в воздухе, какой является уничтожение массированными налетами авиационных группировок противника непосредственно на аэродромах. Отдельные такие удары и раньше имели место, правда, меньшие по масштабам. Они явились как бы прообразом последующих воздушных операций ВВС.

Ставка Верховного Главнокомандования разработала и осуществила в 1943 году три такие воздушные операции. Первую - с 19 по 23 апреля - силами четырех воздушных армий фронтовой авиации, соединений авиации дальнего действия и ВВС Черноморского флота. Удары наносились по аэродромам Крыма и Таманского полуострова, а также юга Украины. Было уничтожено и повреждено 250 самолетов противника.

Вторую операцию - в период с 6 по 8 мая - осуществили силами шести воздушных армий фронтовой авиации. Одновременно проводилось уничтожение нескольких авиационных группировок на западном и юго-западном направлениях. В ходе операции противник потерял 429 самолетов на земле и 77 в воздухе. Эта воздушная операция ускорила завоевание советскими ВВС стратегического господства в воздухе.

Третью - в период с 8 по 10 июня - силами трех воздушных армий фронтовой авиации и соединений АДД. Ударам подверглись 28 вражеских аэродромов на курском направлении. На них базировались в основном бомбардировщики, совершавшие ночные налеты на Горький, Саратов, Ярославль и другие промышленные центры страны. Наши летчики уничтожили и повредили более 230 вражеских самолетов.

Эти операции явились как бы завершающим этапом борьбы за завоевание стратегического господства в воздухе. В дальнейшем они в таких масштабах не проводились. Однако в оперативном и особенно в тактическом плане такая борьба продолжалась до конца Великой Отечественной войны.

После Курской битвы стратегическое господство в воздухе оказалось полностью на стороне советской авиации и прочно удерживалось ею. На заключительном этапе войны, в частности в битве за Берлин, оно было, как говорится, безраздельным. Наша авиационная группировка насчитывала тогда 7500 боевых самолетов против 3300 вражеских.

Итак, в годы Великой Отечественной войны главным организатором борьбы за стратегическое господство в воздухе была Ставка Верховного Главнокомандования. Она

сосредоточивала авиационные части и соединения на решающих направлениях. Координацию их действий Ставка осуществляла через своих представителей и командование ВВС Советской Армии.

В ходе войны оперативное искусство ВВС обогатилось новой формой применения авиации при ее совместных действиях с наземными войсками. Эта форма получила название "авиационное наступление". Возникла она в 1942 году в связи с потребностью непрерывно сопровождать и поддерживать с воздуха наступающие части.

По характеру выполняемых задач авиационное наступление делится на авиационную подготовку атаки и авиационную поддержку (сопровождение) войск.

Подготовка атаки проводилась в операциях фронтов с целью подавления обороны противника на направлении главного удара и создания войскам благоприятных условий для наступления. Она подразделялась на предварительную и непосредственную. Первая применялась в тех случаях, когда требовалось разрушить сильные оборонительные сооружения и нарушить систему огня в начале прорыва. Начиналась она за несколько суток до наступления. Непосредственная авиационная подготовка начиналась незадолго до наступления Сухопутных войск и завершалась массированным ударом бомбардировочной авиации, совпадавшим по времени с артиллерийской подготовкой. Штурмовая авиация к проведению ее, как правило, не привлекалась: она находилась в готовности к поддержке сухопутных войск при переходе их в наступление. В ряде наступательных операций для непосредственной подготовки привлекалась бомбардировочная авиация соседних фронтов. Ее общая продолжительность составляла от 10 - 15 минут до полутора-двух часов.

Авиационная поддержка, как второй период авиационного наступления, преследовала цель помочь войскам быстро и с наименьшими потерями прорвать оборонительные полосы. Эта задача решалась последовательным подавлением огневых точек, разрушением опорных пунктов, уничтожением резервов противника. Особую роль здесь играла штурмовая авиация. Она непрерывно "висела" над войсками, активно помогая им продвигаться вперед.

В ходе войны были успешно решены многие кардинальные вопросы боевой деятельности ВВС, в том числе такие, как взаимодействие авиации с Сухопутными войсками. Оно имело огромное значение при проведении как оборонительных, так и наступательных операций. По масштабам и характеру его можно

разделить на стратегическое, оперативное и тактическое.

Стратегическое взаимодействие организовывалось Ставкой ВГК. Она определяла силы и задачи ВВС, особенно дальней авиации.

Оперативное взаимодействие авиационных объединений с сухопутными войсками и флотом заключалось в согласовании их усилий по месту, времени и задачам с целью достижения наибольших результатов в совместно проводимых операциях. Его организовал и осуществлял командующий войсками фронта.

Тактическое взаимодействие осуществлялось уже в ходе боя. Оно достигалось тщательным планированием, приближением пунктов управления авиационных командиров к пунктам управления общевойсковых командиров, четкой работой радиостанций наведения авиации, своевременным и безошибочным обозначением линии фронта.

По указанию Ставки войска Северо-Кавказского фронта начали готовиться к наступательной операции. В общем плане их главной задачей было уничтожение группировки противника и ликвидация кубанского плацдарма. Конкретно на первом этапе им предстояло прорвать вражескую оборону и к исходу дня овладеть рубежом Красный, Мазепа, Верхний, Адагум и южной окраиной Крымской. К исходу третьего дня требовалось взять населенный пункт Молдаванское и выйти в район Гладковской. В дальнейшем, овладев Верхне-Бакинским, наступать на Анапу и освободить Новороссийск.

Задача была конкретизирована 28 марта. Прорыв обороны поручался войскам 56-й армии, которой командовал генерал-лейтенант А. А. Гречко.

Воздушная обстановка на Северо-Кавказском фронте к началу апреля 1943 года характеризовалась повышенной активностью авиации обоих сторон, увеличением размаха и напряженности борьбы за господство в воздухе.

На аэродромах Крыма и Таманского полуострова были сосредоточены крупные силы вражеской авиации: до 1000 самолетов 4-го воздушного флота, в том числе 510 бомбардировщиков, 250 истребителей, 60 разведывательных и 170 транспортных. В составе группировки находились лучшие соединения фашистской истребительной авиации: 3-я эскадра "Удет", 51-я эскадра "Мельдерс", 54-я эскадра "Зеленое сердце" и другие. Кроме того, для действий на Кубани противник мог привлечь до 200 бомбардировщиков, находившихся в Донбассе и на юге Украины.

Качественный состав вражеской авиационной группировки уже сам по себе свидетельствовал о той важности, которую придавал противник предстоящим боевым действиям.

В состав Военно-Воздушных Сил Северо-Кавказского фронта в начале апреля входили: 250 самолетов 4-й воздушной армии, 200 самолетов 5-й воздушной армии, 70 самолетов авиагруппы ВВС Черноморского флота и 60 самолетов группы авиации дальнего действия. Всего у нас было около 600 самолетов. Как видим, противник имел внушительное превосходство в авиации.

Для более надежного и централизованного управления боевыми действиями двух воздушных армий в начале апреля был создан штаб ВВС Северо-Кавказского фронта во главе с полковником М. И. Дреминым. Командующим ВВС меня назначили несколько раньше. Общее руководство и координацию действий авиации Северо-Кавказского, Южного и Юго-Западного фронтов осуществлял представитель Ставки Верховного Главнокомандования командующий ВВС Красной Армии маршал авиации А. А. Новиков.

По своей численности штаб ВВС фронта походил больше на небольшую оперативную группу. Кроме полковника М. И. Дремина в нее входило еще несколько офицеров, в том числе начальник оперативного отдела полковник Б. А. Агеев. Вместе со штабом я переехал из Тбилиси в Краснодар.

Перед ВВС стояли тогда три основные задачи: завоевать господство в воздухе, охранять свои наземные войска от налетов вражеской авиации; бомбовыми и штурмовыми ударами по противнику содействовать обороне наших частей в районе станицы Крымская. Разумеется, все перечисленные задачи предстояло решать в комплексе, поскольку они взаимосвязаны. Но ключевой из них была первая. Господство в воздухе облегчало и прикрытие войск и поддержку их во время наступления.

Готовясь к наступлению, мы провели большую работу по организации четкого взаимодействия фронтовой авиации с ВВС Черноморского флота, распределили объекты совместных ударов, время нанесения их, наметили, какие истребительные подразделения можно передать в оперативное подчинение командующему Военно-Воздушными Силами флота. Для управления всей авиацией Северо-Кавказского фронта создали вспомогательный пункт управления воздушной армии (ВПУ). Развернули его в районе станицы Абинской, где находился КП фронта. Для более тесного взаимодействия наметили послать своих представителей в стрелковые дивизии.

В указанный период, как и во всех последующих операциях, вплоть до лета 1943 года, большую работу на ВПУ вел полковник А. Н. Ильенко - хорошо подготовленный и опытный оператор, бывший начальник штаба 229-й истребительной дивизии. Вторым заместителем начальника оперативного отдела К. Н. Одинцова

назначили полковника А. П. Кардаша. Он постоянно находился в штабе, занимался вопросами планирования, ставил боевые задачи и следил за их выполнением. Полковник Ильенко, наоборот, - безотлучно пребывал на ВПУ. Хорошо зная потребности наземных войск, он поддерживал постоянные контакты с командующими общевойсковых армий и их штабами, что во многом обеспечивало четкость взаимодействия авиации с войсками. Если быстро меняющаяся обстановка осложнялась, А. Н. Ильенко не терялся, самостоятельно принимал смелые и разумные решения.

К тому времени в штабе воздушной армии произошли некоторые изменения. В управление ВВС Красной Армии убыл полковник Г. А. Дроздов. Вместо него начальником разведывательного отдела назначили подполковника В. Ф. Воронова. Новое назначение получил и полковник К. А. Коробков. Начальником войск связи стал подполковник С. А. Лебедев. Надо сказать, что оба офицера, быстро сориентировавшись в обстановке, сразу же включились в работу.

Неподалеку от ВПУ мы расположили пункт управления истребительной авиацией, которым руководил генерал А. В. Борман. Там находилась главная радиостанция наведения. В этом же районе были развернуты и четыре вспомогательные.

Для командиров авиационных полков и дивизий были организованы выезды на главную станцию наведения. Наблюдая за воздушными боями, они быстрое подмечали все положительное и отрицательное в действиях подчиненных.

Одновременно шла подготовка летчиков. Мы провели дивизионные летно-тактические конференции, на которых было изучено все передовое и поучительное из накопленного в предшествующих операциях. Лучшие мастера воздушного боя А. И. Покрышкин, Д. Б. Глинка и Б. Б. Глинка, В. И. Фадеев, Г. А. Речкалов, В. Г. Семенишин и другие поделились своим опытом с молодыми авиаторами. Порой разгорались теоретические дискуссии по тем или иным проблемам. Предметом споров чаще всего служили вопросы тактики: какой прием борьбы, какой метод атаки наиболее выгоден в данной конкретной ситуации воздушного боя. Бывало и так: пара или четверка ведут поединок, а остальные с земли наблюдают за их действиями. Таким образом, на практике проверялись суждения и предложения людей, вырабатывалось единое мнение о всех новинках. Много полезных рекомендаций по тактике было узаконено, и летчики руководствовались ими как уставными положениями.

После конференций прибывшие к нам новички приступили к полетам, а затем стали проводить учебные бои. В роли их наставников на первом и втором этапах выступали наиболее

опытные летчики.

Несмотря на повседневную напряженную боевую учебу, во всех частях проводилась партийно-политическая работа. Ее организовывал и направлял мой заместитель по политической части генерал Ф. Ф. Веров, прибывший к нам на место генерала В. И. Алексеева, отозванного в распоряжение Главного политуправления Красной Армии.

В полках читались лекции и доклады, проводились беседы и политинформации. В них шла речь о повышении боевой активности летчиков, о дальнейшем улучшении качества обслуживания полетов инженерно-техническим составом, о бесперебойном снабжении авиачастей всем необходимым. Армейская печать широко пропагандировала героические подвиги авиаторов. Все это еще больше мобилизовывало авиаторов на успешное выполнение поставленных задач.

4 апреля войска Северо-Кавказского фронта перешли в наступление. Впереди действовала 56-я армия. Преодолевая упорное сопротивление врага, ее соединения продвинулись до железной дороги, что восточнее Крымской. Но к концу дня погода резко ухудшилась. Из-за сильных ливней видимость сократилась до 500 метров, и артиллерия, поддерживавшая пехоту, не смогла вести прицельный огонь. На следующий день реки Адагум, Вторая и Абин вышли из берегов, размыли дороги. Транспорт и артиллерия остановились, наступление застопорилось. Атаки, предпринятые 6 апреля, успеха не принесли.

14 апреля войска фронта возобновили наступление. Попытки 9, 37 и 58-й армий прорвать вражескую оборону оказались безрезультатными. Несколько удачнее на первых порах сложилась обстановка в полосе действий 56-й армии. Преодолев сопротивление противника, ее войска почти вплотную подошли к станице Крымская. Но вскоре и здесь наступление застопорилось. Гитлеровцы бросили в бой свежие силы: более двух полков пехоты, 60 танков, до 600 бомбардировщиков. Наша авиация, значительно уступавшая в численности вражеской, не смогла предотвратить всех ударов немецких бомбардировщиков.

Трое суток враг непрерывно контратаковал наши войска. И это понятно: их наступление в районе Крымской мешало гитлеровскому командованию осуществить операцию по ликвидации плацдарма на Мысхако, начатую еще 6 апреля. Советский десант, высадившийся на Малую землю, своими активными действиями сковывал значительные силы гитлеровцев.

Не добившись успехов под Крымской, 17-я немецкая армия, чтобы выполнить приказ Гитлера о ликвидации противника в

районе южнее Новороссийска, начала наступление на Мысхако. Ее активно поддерживала авиация. Поэтому бои в воздухе приняли невиданный размах, переросли в настоящее сражение.

Особенно крупные налеты на Краснодар и прилегающие к нему населенные пункты гитлеровцы совершали 15 и 16 апреля. Однако эта агрессивность им дорого обошлась: в воздушных боях они потеряли 67 самолетов. Наши потери составили 20 машин.

Вражеские бомбардировщики действовали группами по 30 - 40 самолетов. "Юнкерсов" и "хейнкелей" сопровождали большие наряды "мессершмиттов". Подразделения наших истребителей, сменяя друг друга, постоянно находились над полем боя. Барражировали они на разных высотах, то есть эшелонированно. При появлении самолетов противника часть из них сковывала боем его истребителей, а основные силы обрушивались на бомбардировщиков, уничтожая их или вынуждая к бегству. Поэтому эффективность неприятельских воздушных налетов резко снижалась или вообще сводилась к нулю.

Активные и решительные действия нашей истребительной авиации заставили немецко-фашистское командование увеличить высоту бомбометания до 5000 метров. При этом "мессеры", сопровождающие своих бомбардировщиков, всякий раз стремились затянуть наших истребителей еще выше - примерно на 7000 - 8000 метров. Но и такая тактика не приносила врагу желаемых результатов.

Все его попытки уничтожить массированными ударами важные объекты в районе Краснодара потерпели неудачу. Эшелонирование боевых порядков, умелое применение вертикального маневра и четкое управление боем по радио позволили нашим летчикам одерживать внушительные победы над противником.

Вот несколько характерных примеров, подтверждающих высокую выучку и тактическую грамотность бойцов 4-й воздушной армии.

Четверка истребителей Як-1 во главе со старшим лейтенантом И. М. Горбуновым прикрывала наземные войска. На высоте 2000 метров звено встретило пару Ме-109Ф. Заметив "яков", немцы развернулись и с набором высоты пошли в сторону солнца, рассчитывая ударить по советским летчикам внезапно, сверху. Разгадав замысел противника, Горбунов сразу повел звено на высоту. Поднявшись на 4500 метров, он увидел, что "мессера" находятся на 300 - 400 метров ниже.

Фашисты не ожидали, что четверка "яков" окажется сверху, и это предрешило исход воздушного боя. Пикируя под большим углом, Горбунов зашел в хвост паре Ме-109 и первой же очередью

уничтожил ведомого. Ведущий попытался уйти крутым пикированием. Четверка Горбунова преследовала его до высоты бреющего полета и все-таки сбила.

Мы уже говорили, что наши истребители эшелонировали боевой порядок по высоте. Но это было лишь одним из условий для достижения успеха. Не менее полезным оказалось и расчленение боевого порядка, то есть увеличение дистанций и интервалов как между самолетами в парах, так и между парами в группе. Такая разряженность обеспечивала и свободу маневрам и хорошее наблюдение за воздухом. Если раньше при полете в плотном строю летчик следил в основном за ведущим, за его маневром, то теперь его внимание сосредоточивалось на осмотрительности, на поиске противника.

Наиболее выгодным боевым порядком при барражировании оказался "фронт". В этом случае обе пары (если рассматривать, например, звено) идут на одном уровне, внешне здесь нет ни ведущей ни замыкающей. Что же дает такой боевой порядок, в чем его преимущество?

Предположим, противник, оказавшись позади звена, атакует левую пару. Правой, чтобы отбить эту атаку, достаточно развернуться всего на 90 градусов. Такая же возможность будет и у левой, если нападению подвергается правая. Даже при одновременной атаке обеих пар в принципе ничего не меняется: правая отбивает врага от левой, левая защищает правую.

При боевом порядке "фронт" интервал между самолетами в парах составлял 200 - 250 метров, а между парами - 800 - 1000 метров; превышение первой над второй - 400 - 500 метров. Если задание выполнялось группами из 8 - 12 самолетов, то они разбивались на две подгруппы и шли с превышением одна над другой на 800 1000 метров. Такой боевой порядок обеспечивал хорошую зрительную связь между отдельными самолетами и парами, взаимодействие между ними, свободу маневра и, повторяю, давал возможность пилоту концентрировать главное внимание на поиске противника. Действуя смело и решительно, летчики одерживали победы над врагом даже при явном его численном превосходство.

Так, пять советских истребителей, возглавляемых штурманом 16-го гвардейского полка гвардии майором П. Т. Крюковым, прикрывали свои войска, барражируя на высоте 2500 - 3000 метров. Когда от радиостанции наведения поступил сигнал "Противник справа", ведущий увидел ниже и правее себя четыре Ме-109. Оценив обстановку, он принял решение атаковать фашистов в одиночку, чтобы не отвлекать всю группу от выполнения основной задачи. Ведомому приказал возглавить

оставшееся звено.

Действия Крюкова не имели ничего общего со стремлением похвалиться своей удалью перед подчиненными. Они были продиктованы сложившейся обстановкой, основывались на большом боевом опыте этого замечательного летчика.

Крюков проявил себя еще в боях у реки Халхин-Гол. За мужество и высокое летное мастерство он был награжден тогда орденом Красного Знамени. Да и в Великой Отечественной войне этот скромный, скупой на слова воздушный боец уже успел одержать немало побед над фашистскими асами.

Принимая решение атаковать в одиночку, майор рассчитывал не только на личное мастерство и на преимущества в высоте. Он знал, что в трудный момент каждый летчик группы придет ему на помощь.

Крюков развернулся и пошел в лобовую атаку. Открыв огонь с дальности 100 150 метров, он сбил ведущего. Ведомый сбитого фашиста сразу же бросился наутек. Продолжая схватку с оставшейся парой "мессеров", майор вскоре одного из них тоже вогнал в землю. Удалось ему подбить и второго. Крюков преследовал его до тех пор, пока не наткнулся на сильный зенитный огонь противника.

Через некоторое время наземное командование подтвердило результаты воздушного боя. Победителю этого неравного поединка объявили благодарность. В дальнейшем майор Крюков одержал немало побед над врагом. Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 24 мая 1943 года ему было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

Самым искусным мастером воздушных боев был командир эскадрильи капитан А. И. Покрышкин. В небе Кубани с особенной полнотой и яркостью проявились его недюжинные способности летчика-истребителя. Среди авиаторов он пользовался непререкаемым авторитетом.

В качестве примера высокого мастерства нашего аса расскажу о двух воздушных боях, проведенных им 12 апреля в районе Краснодара. Восьмерка наших истребителей во главе с Александром Покрышкиным прикрывала войска, барражируя на высоте 1500 - 2000 метров. Боевой порядок состоял из двух четверок, эшелонированных по высоте до 500 метров и в глубину на 600 - 800. Нижнюю (ударную) группу возглавлял сам комэск, верхнюю (группу прикрытия) - младший лейтенант А. Науменко.

Шестерка Ме-109, оказавшись при встрече выше звена Покрышкина, пошла в атаку. Гвардейцы приняли бой. С дистанции 800 метров капитан открыл стрельбу и передал команду Науменко нанести удар по противнику сверху.

Обстановка изменилась мгновенно. Оказавшись под сильным огнем снизу и сверху, фашисты не выдержали и стали уходить со снижением. Покрышкин устремился в погоню, а для обеспечения своего тыла приказал младшему лейтенанту Науменко следовать сзади и выше. Предусмотрительность комэска оказалась очень разумной. Шестерка "мессеров", с которой летчики начали бой, оказалась лишь частью группы вражеских истребителей. На помощь ей пришла еще четверка Ме-109. Выскочив из облаков, гитлеровцы рассчитывали нанести внезапный удар. Но их вовремя заметили другие летчики группы Покрышкина и стремительно атаковали на встречно-пе-ресекающихся курсах. В результате сержант Савин сбил одного, а сержант Сутырин подбил другого "месса". Капитан Покрышкин и старший лейтенант Г. Речкалов, настигнув шестерку Ме-109, тоже сбили по одному самолету. Потеряв, таким образом, четыре машины, фашисты поспешили выйти из боя.

Покрышкин собрал группу и продолжал прикрывать свои войска. Вскоре он заметил, что невдалеке идет жаркий воздушный бой. Немедленно повел свою группу туда. И разумно поступил. Гвардейцы вовремя пришли на помощь четверке наших истребителей, которую теснили восемь "мессеров". Используя запас высоты, они атаковали врага всей группой. Одного "мессершмитта" сбил капитан Покрышкин, второго - младший лейтенант Науменко. Ошеломленные внезапной и стремительной атакой, гитлеровцы растерялись. Воспользовавшись их замешательством, комэск уничтожил еще один вражеский самолет. А когда фашисты начали удирать, Сутырин сумел догнать последнего и тоже вогнал ого в землю.

Так, проводя два воздушных боя за один вылет, восемь наших летчиков сбили семь вражеских истребителей и одного подбили. Сами потерь не имели.

Эта победа была результатом исключительно правильных действий ведущего, зрелости и высокого летного мастерства каждого летчика группы. Покрышкин к этому времени был уже опытным бойцом. На его счету числилось 363 вылета, 60 воздушных боев, 20 сбитых вражеских самолетов. Речкалов имел 180 боевых вылетов и в 40 воздушных боях сбил 13 самолетов противника; Науменко - 185 вылетов, 30 боев, 8 сбитых машин. Сержант Савин, самый молодой из участников этого вылета, имел 18 вылетов, 13 раз дрался с противником и лично сбил четыре самолета.

Огромную роль в бою сыграло радио. Ведущие умело управляли действиями своих подчиненных, добивались четкого взаимодействия между отдельными группами.

Наступило время более подробно рассказать о радиостанциях наведения исключительно важном новшестве 4-й воздушной армии в системе организации боя и руководства им. Расположенные в непосредственной близости от линии фронта (в 7 - 10 километрах), они стали неотъемлемой частью управления действиями истребительной и штурмовой авиации. Командиры, находившиеся на радиостанциях, постоянно информировали летчиков о воздушной обстановке, наводили их на противника, предупреждали о появлении и намерениях вражеских истребителей, пытавшихся использовать солнце и облачность для внезапной атаки.

На главной радиостанции, расположенной у переднего края пехоты и предназначенной прежде всего для наведения истребительной авиации, вначале находился командир 216-й дивизии генерал-майор авиации А. В. Борман. Летчиков, прибывающих в район патрулирования, он сразу же информировал об обстановке. Это придавало им большую уверенность. Он наводил их на противника, следил за боем и, если требовалось наращивание сил, вызывал истребителей, патрулирующих над соседними районами или дежурящих на аэродроме. Он сообщал о каждом подбитом и сбитом вражеском самолете, и это еще больше воодушевляло пилотов. Нередко короткими, четкими командами он помогал летчикам устранить ту или иную ошибку в бою или, наоборот, поддерживал правильные решения и действия. Так, например, наблюдая за боем группы Покрышкина, он тут же по радио объявил ему благодарность.

О том, как происходило наращивание сил в бою и как оно было нужно и важно, говорит такой факт. Восьмерка скоростных истребителей, барражируя над своими наземными войсками, получила с радиостанции наведения сообщение о том, что в районе Абинской идет воздушный бой и нашим требуется помощь. Придя в указанный район, ведущий восьмерки майор В. Г. Семенишин увидел, что четверка ЛаГГ-3 дерется с десятью Ме-109 на высоте порядка 1000 метров.

В стороне от района, где шел этот бой, находились еще две четверки Ме-109. Одна из них, имитируя поединок пары с парой, видимо, преследовала цель отвлечь внимание наших истребителей, пришедших на помощь своим, и дезориентировать их. Вторая, находившаяся выше, подкарауливала отставшие или подбитые наши самолеты.

Группа Семенишина, имея преимущество в высоте, спикировала на противника. Завязалась ожесточенная схватка, в которую вступили и два звена Ме-109, находящихся в стороне.

Потом подошло еще несколько "мессеров". 12 наших истребителей оказалось против 30 вражеских. Гитлеровцы все время стремились добиться преимущества в высоте, но безуспешно. В конце концов им пришлось встать в круг и вести оборонительный бой. В результате два вражеских самолета были уничтожены и один подбит. Мы потеряли только одну машину.

Эти примеры - образец смелых и решительных действий советских летчиков. Они убедительно показывают, как нам удалось в первых же воздушных боях захватить инициативу, почему оказались битыми даже отборные немецкие асы.

Однако наряду с хорошим и заслуживающим похвалы в действиях некоторых наших авиаторов были и серьезные недостатки. Вот один из поучительных случаев. Встретив группу вражеских бомбардировщиков, шедших под прикрытием истребителей, наши летчики, чтобы обезопасить себя от удара сзади, скопом наваливались на "мессершмиттов". Они забыли о своей главной задаче уничтожать бомбардировщиков. А те, воспользовавшись благоприятной обстановкой, прорвались к намеченным объектам.

Имела место недооценка преимущества в высоте и вертикального маневра. Были случаи, когда бои велись скученными боевыми порядками и только на виражах. Это приводило к неоправданным потерям.

Тщательно анализируя каждый боевой вылет, каждый воздушный бой, командиры авиационных полков и дивизий, офицеры штаба армии быстро определили причины таких потерь, поняли, почему некоторые летчики и на новых скоростных самолетах подчас не могли успешно выполнить боевую задачу. Вот что писал мне тогда генерал А. В. Борман, возглавлявший главную радиостанцию наведения: "Я пришел к выводу, что надо в корне менять методы ведения оборонительного боя, применявшиеся в первые дни войны. Сегодня они стали уже большим злом. Надо дать летчикам почувствовать их силу в паре. Нужен перелом. Переход к новому должны начинать командиры полков. Сейчас они, опасаясь потерь, на любое задание посылают группу из 8 - 12 самолетов и не дают инициативы ведущим пар. Командиры группы, в свою очередь, боясь потерять из поля зрении самолеты, водят их в скученных боевых порядках, связывая этим свободу маневра. В бою паре легче маневрировать, атаковать и уходить из-под ударов. Находясь на радиостанции наведения и наблюдая за действиями летчиков, я твердо убедился в этом".

Далее в письме говорилось о том, что старые, изжившие себя формы оборонительного боя на самолетах И-16 и И-153 до сих

пор еще используются в некоторых частях. Происходит это потому, что отдельные командиры, привыкшие направлять боевую деятельность подчиненных со своего аэродромного КП, не выезжают в расположение наземных войск, не управляют самолетами с помощью радиостанций, установленных вблизи от переднего края. Поэтому они и не могут увидеть и освоить все то новое, что появилось в тактике скоростных истребителей, что стало не экспериментальным, а закономерным.

Письмо мы размножили и разослали в истребительные авиационные дивизии. Оно обсуждалось со всеми командирами полков и эскадрилий. На основе поступивших от них предложений был издан приказ. Полки получили конкретные указания: в боевой работе истребителей широко использовать свободные полеты; основой боевого порядка считать свободно маневрирующие пары; паре, находившейся в боевом порядке группы, предоставлять максимум инициативы в действиях; главным средством для достижения четкого и устойчивого взаимодействия пар в бою считать радиосвязь, смелее вести работу по воспитанию асов, предоставлять им самостоятельность в выборе целей и методов атаки...

Короче говоря, мы запретили "строй-рой" - сомкнутый боевой порядок, основой которого была "локтевая" или зрительная связь, где товарищи будто подбадривают друг друга, а в действительности только связывают. Мы запретили его, чтобы летчики, как говорилось в письме, больше не ходили "роем" и не "жужжали, как пчелы", а могли результативно, успешно драться с противником. Для этого мы одобрили и узаконили новый боевой порядок, основой которого стал свободный маневр пар (в рамках пространства, занимаемого подразделением), эшелонированных по высоте и рассредоточенных в глубину.

Но запретить старое и узаконить новое - лишь половина дела. Главное убедить людей, что это сделано правильно, что когда-то привычное уже действительно изжило себя, а пришедшее ему на смену имеет широкие перспективы. Нас беспокоили некоторые авиационные командиры, привыкшие жить и работать по старинке. Им трудно будет перестраиваться, ломать свою психологию, отречься от годами установившихся взглядов на тактику применения истребительной авиации. Чтобы перейти на новые рельсы, таким командирам надо было лично и не однажды понаблюдать за воздушными боями крупных групп скоростных истребителей, проанализировать действия летчиков и своими глазами убедиться, какие недостатки порождали "строй-рой" и так называемая "карусель" - бой на виражах.

Поэтому один из пунктов приказа гласил: "Командирам

авиаполков и дивизий в обязательном порядке лично выезжать в наземные войска для наблюдения за действиями своей авиации над полем боя".

Такой методический подход оказался правильным. Бывая в наземных войсках, наблюдая за воздушными боями, командиры сами убедились в том, что многие из устоявшихся приемов использовании авиации уже устарели. В короткий срок они сумели мобилизовать весь летный состав на овладение новой тактикой применения скоростных истребителей. В основу обучения был положен опыт лучших мастеров воздушного боя: Покрышкина, Речкалова, Крюкова, братьев Глинка, Семенишина, Фадеева...

В ходе освоения новых тактических приемов встречались, разумеется, определенные трудности. Преодоление их потребовало и времени и глубокого анализа боевого опыта. Взять, к примеру, вопрос о роли авиационного командира, управляющего действиями истребителей с радиостанции наведения. Получив указание об обязательном выезде авиационных командиров на передний край для наблюдения за действиями своей авиации, некоторые начальники стали без разбора, без учета опыта каждого предоставлять им право руководить, командовать, управлять.

Хорошее начинание пошло делу во вред. Появится в поле зрения, например, пара Ме-109, и сразу же в эфир летит информация: "В воздухе "мессы"!" А где эти "мессы", сколько их - об этом ни слова.

Каждый летчик, услышав такое предупреждение, считал, что противник где-то рядом, и начинал искать его, меняя курс и высоту. Нервы его напрягались до предела, порой он забывал о своей главной задаче. И это вполне объяснимо: нет страшнее врага, которого не видишь.

Допускались и другие ошибки. При появлении вражеских штурмовиков на малых высотах нашим истребителям, патрулировавшим в воздухе, подавалась команда: "Всем вниз!" Вся верхняя зона, таким образом, сразу оголялась, и бомбардировщики противника беспрепятственно проходили к намеченному объекту.

Некоторые командиры, находясь на радиостанции наведения, были слишком многословны. Их речи не только отвлекали внимание летчиков, но и мешали ведущим группам подавать команды. В эфире каждое лишнее слово заглушает работу самолетных радиостанций.

Пришлось снова издать приказ. В нем разъяснялось, что управление самолетами по радио нужно предоставлять только

хорошо подготовленным командирам, понимающим природу современного боя. Были четко определены и их обязанности.

Упорядочение работы на радиостанциях наведения и устранение недостатков в тактике ведения воздушного боя сыграли весьма положительную роль. К наступлению наших войск на станицу Крымская 4-я воздушная армия оказалась вполне подготовленной.

Большое значение мы придавали обобщению и распространению боевого опыта, быстрому внедрению его в практику работы летного состава, командиров и штабов. Вначале этим занимался только офицер оперативного отдела Г. А. Пшеняник (ныне генерал-майор авиации в отставке, профессор, доктор военных наук). Затем было создано специальное отделение. Оно составляло ежемесячные обзоры боевых действий армии как самостоятельных, так и в операциях, проводимых совместно с сухопутными войсками. В специальном журнале ежедневно фиксировались результаты полетов на боевые задания и описывались наиболее поучительные примеры. Обобщенный опыт отражался также в информационных листках, которые печатались в типографии и рассылались в полки. Содержание их доводилось до каждого авиатора. Эти и другие мероприятия, безусловно, сыграли немалую роль в дальнейшем повышении боевого мастерства летчиков.

Но вернемся к началу первого воздушного сражения. Для уничтожения нашего десанта, высадившегося в районе Мысхако, фашистское командование создало специальную боевую группу, возглавляемую генералом Ветцелем. В нее входило около четырех пехотных дивизий, насчитывавших примерно 27 тысяч человек и имевших на вооружении 500 орудий и минометов. Боевые действия группы поддерживало свыше 1200 самолетов, три подводные лодки и флотилия торпедных катеров.

17 апреля после мощной артиллерийской и авиационной подготовки противник перешел в наступление. Атаки следовали одна за другой. В налетах на небольшой клочок земли, обороняемой десантниками, участвовали 361 обычный и 401 пикирующий бомбардировщик, 71 штурмовик, 206 истребителей. Им мы могли противопоставить лишь 500 самолетов, в том числе 100 бомбардировщиков.

Противник имел преимущество и в базировании своей авиации. Аэродромы Анапа и Гостагаевская, с которых действовали его истребители, были в 40 - 50 километрах от Новороссийска, наши же располагались значительно дальше. Советские истребители могли находиться в районе боевых действий всего 10 - 15 минут, вражеские - 30 - 40.

Кроме того, боевую работу нашей авиации ограничивали северо-западные отроги Главного Кавказского хребта. Высота их была вроде бы небольшая - 400 500 метров. Но, если облака опускались до горных вершин, истребители уже не могли летать.

Воспользовавшись благоприятными условиями, противник группами по 20 - 40 самолетов начал бомбить наш плацдарм и прилегающие к нему причалы. Десантники оказались в тяжелом положении. Советские истребители, эшелонируя свои боевые порядки по высоте, в течение трех дней, с 17 по 19 апреля, героически сражались с врагом. Они наносили ему большие потери, снижали эффективность ударов его авиации, но сил у нас было явно недостаточно для завоевания господства в воздухе.

18 апреля гитлеровцы ценой огромных потерь, прорвали передний край нашей обороны и продвинулись на глубину до километра. Создалась угроза рассечения плацдарма на две части. Подтянув резервы, фашисты готовились к последнему штурму. Он был назначен на 12 часов 20 апреля 1943 года.

В связи с усилением группировки немецкой авиации в Крыму и на Таманском полуострове Верховное Главнокомандование решило перебросить на Северо-Кавказский фронт три авиационных корпуса из резерва Ставки: 3-й истребительный (командир - генерал Е. Я. Савицкий), 2-й бомбардировочный (командир - генерал В. А. Ушаков) и 2-й смешанный (командир - генерал И. Т. Еременко), 287-ю истребительную дивизию (командир - полковник С. П. Данилов).

К 20 апреля из состава этих соединений на Кубань прибыло 300 самолетов. Переброска и ввод в бой остальных сил (до 200 самолетов) происходили в конце апреля - начале мая. Таким образом, ВВС Северо-Кавказского фронта на 20 апреля насчитывали 900 самолетов, 800 из них составляла фронтовая авиация: 270 истребителей, 170 штурмовиков, 165 дневных и 195 ночных бомбардировщиков.

Боеспособность ВВС фронта значительно возросла. И не только потому, что увеличилось количество самолетов. Совершенно иным стало качество их. Если в период зимнего наступления на Северном Кавказе удельный вес новых типов бомбардировщиков составлял 25 - 30 процентов, то теперь он увеличился до 65. Истребительные полки, прибывшие к нам, были оснащены отечественными "яками" и "лавочкиными". Лишь небольшую часть (около 11 процентов) составляли самолеты английского и американского производства "спитфайры" и "аэрокобры".

Была усилена группа авиации дальнего действия, возглавляемая генералом Н. С. Скрипко. К имевшейся здесь 50-й

бомбардировочной дивизии прибавилась 62-я дивизия. В мае оба соединения вошли в состав вновь сформированного 6-го авиакорпуса (командир - генерал Г. Н. Тупиков).

Наряду с общими наметками по координации действий военно-воздушных сил Северо-Кавказского фронта, 6-го авиационного корпуса дальней авиации, ВВС Черноморского флота и резерва Главного командования был разработан детальный план боевого применения частей и соединений 4-й воздушной армии. Истребители на весь период операции закреплялись за одними и теми же бомбардировочными и штурмовыми частями. Все это создавало хорошие условия для взаимодействия, повышало личную ответственность командиров за выполнение поставленных задач.

Узнав о том, что противник решил наступать на Мысхако 20 апреля, мы создали специальную группу истребителей. Взаимодействуя с авиацией Черноморского флота, она перехватывала самолеты противника, вылетавшие с аэродромов Керченского полуострова.

Чтобы ослабить активность авиации противника, мы нанесли несколько ударов по местам ее базирования. Особенно успешно действовала АДД по Крымским аэродромам Сарабуз и Саки. Там было уничтожено и повреждено более 100 самолетов 55-й бомбардировочной эскадры.

Утром 20 апреля нам стало известно, что противник сосредоточил большие силы в районе Федотовки. Оценив обстановку, наше командование пришло к выводу, что гитлеровцы начнут наступление предположительно в 12.00. Поэтому авиационная контрподготовка была перенесена на полчаса раньше.

Внезапный удар сотни советских бомбардировщиков по боевым порядкам гитлеровцев, изготовившихся для атаки, был настолько эффективным, что никто из них не рискнул даже поднять головы. Последующие попытки фашистов продвинуться вперед были уже робкими и разрозненными. Советские десантники легко отбили их.

Второй бомбовый удар по тому же участку вражеской обороны мы нанесли в 10.20. В нем участвовало 100 самолетов. В результате штаб группы "Ветцель" был разгромлен, управление войсками нарушено, тщательно подготовленное наступление сорвано.

Анализируя причины своей неудачи, командующий 17-й немецкой армией генерал Руофф на совещании 23 апреля заявил: "Наступление 20 апреля, в котором приняли участие все имеющиеся в распоряжении силы, пострадало значительно от

того, что ему препятствовала атака русской авиации, в которой приняли участие 100 самолетов".

А вот оценка действий нашей авиации командующим 18-й армией, в состав которой входила группа десантных войск, обороняющих плацдарм. Генерал К. II. Леселидзе писал: "Массированные удары нашей авиации по противнику, пытавшемуся уничтожить десантные части в районе Мысхако, сорвали его планы. У личного состава десантной группы появилась уверенность в своих силах".

Пытаясь поправить свои дела, гитлеровцы во второй половине 20 апреля резко повысили активность своей авиации. Однако они не смогли ничего добиться и потеряли в боях 50 самолетов.

Не осознав еще полного провала своих планов, противник пытался найти слабые места в нашей обороне, производил перегруппировку сил. В ночь на 21 апреля гитлеровцы решили нанести главный удар из Новороссийска вдоль Цемесской бухты на хутор Алексин. Но и этот их замысел был сорван. Наши ночные бомбардировщики настолько потрепали свежие вражеские войска, следовавшие в район сосредоточения, что об участии их в наступлении не могло быть и речи.

Таким образом, 20 апреля стал, по существу, днем полного провала наступления противника. Военный совет Северо-Кавказского фронта в приказе от 21 июня 1943 года писал: "Все атаки противника нашими десантными войсками, воодушевленными примером летчиков с воздуха, в этот день были отбиты. Противник потерял 1700 человек убитыми и ранеными..."

Захватив инициативу, наши летчики продолжали успешно действовать и в последующие дни. 21 и 22 апреля они сбили 45 фашистских самолетов. Активность гитлеровской авиации резко снизилась. Если в первый день наступления она совершила 1248 самолето-вылетов, то 24 апреля - только 281. Мы завоевали наконец господство в воздухе.

Оценивая действия авиации в районе Мысхако, Военный совет Северо-Кавказского фронта отмечал: "В течение трех дней над участком десантной группы происходили непрерывные воздушные бои, в результате которых авиация противника, понеся исключительно большие потери, вынуждена была уйти с поля боя. Господство в воздухе перешло в наши руки. Этим определилась и дальнейшая наземная обстановка".

24 апреля при поддержке авиации наши десантники, усиленные свежими частями, перешли в контрнаступление. За 15 минут до его начала советские бомбардировщики нанесли удар

по немецким оборонительным сооружениям в районе Федотовки. "Войска довольны ударом с воздуха, - писал мне генерал-майор Леселидзе, - цели поражены. Противнику нанесли большой урон в живой силе и технике. Наша пехота пошла вперед".

Не теряя инициативы, десантные войска к исходу второго дня наступления основательно потеснили противника. А 30 апреля они полностью вернули ранее утраченные рубежи.

Следует отметить, что в связи с ослаблением активности вражеской авиации мы уже 24 - 25 апреля получили возможность переключить большую часть своих воздушных сил с новороссийского участка фронта на новое, крымско-краснодарское направление.

С 17 по 24 апреля в воздушных боях противник потерял 182 самолета. Мы много меньше. На аэродромах с 17 по 29 апреля было уничтожено и повреждено около 260 вражеских самолетов. Противник был вынужден оттянуть свою авиацию в глубину с таких крупных аэродромов, как Сарабуз и Саки.

После тою как наступление противника в районе Мысхако было сорвано и главная поставленная задача выполнена, в структуре ВВС фронта произошли изменения. Согласно директиве командующего ВВС Красной Армии, управление 5-й воздушной армии, передав 287-ю, 236-ю истребительные авиационные дивизии н 132-ю дивизию ночных бомбардировщиков (всего 256 самолетов) 4-й воздушной армии, убыло под Курск, на вновь формировавшийся Степной фронт. Необходимость в дальнейшем существовании штаба большой авиационной группировки отпала, и его сочли нужным расформировать. Я снова вступил в командование 4-й воздушной армией.

Глава двенадцатая. Хозяева неба

Удержанию станицы Крымская противник уделял исключительно большое внимание. Ведь это был не только главный железнодорожный узел на центральном участке его обороны, но и плацдарм для перехода в наступление на краснодарском направлении. Не случайно гитлеровцы сосредоточили здесь крупные силы авиации до 1000 самолетов.

Авиация Северо-Кавказского фронта тоже имела до 1000 самолетов. Из них 719 входило в состав 4-й воздушной армии с приданными ей корпусами резерва Ставки, остальные - в ВВС Черноморского флота и группу АДД. Из общего числа боевых машин более 40 процентов составляли бомбардировщики.

В общем плане наступления перед военно-воздушными силами Северо-Кавказского фронта ставились следующие основные задачи: завоевание господства в воздухе; прикрытие наземных войск; содействие обороне десанта в районе Мысхако и

наступлению ударной группировки на крымском направлении.

План был характерен, во-первых, тем, что давал нам возможность использовать на главном крымском направлении не всю авиацию, а основные ее силы. Часть полков оставалась в резерве для оказания помощи десантной группе; во-вторых, предусматривал в случае необходимости централизацию руководства авиакорпусами РГК и ВВС Черноморского флота у командования 4-й воздушной армии.

Генералы В. В. Ермаченков и Н. С. Скрипко на время операции становились как бы моими заместителями.

Кроме общего имелся и детальный план использования авиасоединений, непосредственно взаимодействовавших с главной группировкой войск фронта. В первый день наступления предусматривалось нанести массированные удары по боевым порядкам вражеских войск на узком участке прорыва, что и было, как мы увидим позже, полностью осуществлено.

Авиационное наступление началось действиями бомбардировочной авиации по аэродромам противника, расположенным в Анапе, Тамани, Керчи, Багерово. В ночь на 23 апреля 13 "бостонов" нанесли удар по Тамани, где находилось около 100 вражеских самолетов. В результате налета 12 машин различных типов было уничтожено, взорван склад боеприпасов.

В ночь на 24 апреля 34 "бостона" и ДБ-3ф произвели второй налет на Тамань и сожгли еще 10 самолетов. Кроме того, возникло 14 других очагов пожара.

Ночные бомбардировщики дальнего действия в это время тоже наносили удары по вражеским аэродромам, расположенным в Крыму. Вскоре противник вынужден был оттянуть свою авиацию на более глубинные взлетно-посадочные площадки.

Несколько раньше подверглись налетам Сакский (13 апреля) и Багеровский (20 апреля) аэродромы. Там было уничтожено и повреждено 32 вражеских самолета. А всего за апрель противник потерял свыше 80 боевых машин. Как видим, гитлеровцы понесли немалый урон.

Пока мы бомбили неприятельские аэродромы, а в районе Мысхако шли упорные бои, ударная группировка войск фронта (56-я армия) готовилась к наступлению в районе Крымской. Прикрывая свои наземные части, занимавшие исходное положение, наши истребители действовали небольшими группами.

Наступление намечалось на 20 апреля. Но в интересах более тщательной подготовки оно было перенесено сначала на 25, затем на 29 апреля. В эти дни мне довелось еще ближе познакомиться с генерал-лейтенантом Андреем Антоновичем

Гречко, ныне Министром обороны СССР, Маршалом Советского Союза.

Глубоко вникая в вопросы боевого использования авиации, командующий 56-й армией детально занимался организацией ее взаимодействия с артиллерией и пехотой. Потом, в ходе боев, артиллеристы оказали нам, авиаторам, большую помощь. Своим огнем они подавляли зенитные средства врага как на маршрутах наших полетов, так и в районах целей, обозначали объекты для бомбовых и штурмовых ударов. Все это, безусловно, способствовало успешному выполнению нами поставленных боевых задач.

Большое значение Андрей Антонович Гречко придавал оперативному и тактическому применению авиации, уважал летчиков, неоднократно с похвалой отзывался о действиях частей и соединений 4-й воздушной армии.

Накануне перехода 56-й армии в наступление авиация противника усилила боевую активность. С утра 28 апреля вражеские бомбардировщики группами по 10 15 машин начали бить по нашим войскам. За день они произвели 850 вылетов. Отражая их удары, истребители 4-й воздушной армии совершили 310 вылетов, сбили 25 вражеских машин. Мы потеряли 18 самолетов.

В ночь на 29 апреля в полосе наступления 56-й армии началась авиационная подготовка. Первый удар по Крымской нанесли две девятки наших бомбардировщиков. Сначала они сбросили фугаски, затем - зажигательные бомбы. В районе цели возникло восемь очагов пожара. Потом мы использовали их в качестве ориентиров.

Кроме того, вдоль линии фронта наши пехотинцы разложили 20 костров. А в трех - пяти километрах от них светились образованная из электролампочек буква "Т" (авиационный посадочный знак) и стрела, обращенная острием к противнику. Три зенитных прожектора, установленных в одну линию перпендикулярно линии фронта, указывали летчикам путь к световым сигналам и, таким образом, тоже облегчали выход на Крымскую. Кроме того, была выделена группа самолетов По-2, экипажи которых через равные промежутки времени сбрасывали осветительные бомбы.

После первого удара по противнику налеты продолжали одиночные самолеты и пары. Они уничтожали, в основном, артиллерию противника, расположенную на северной, восточной и западной окраинах Крымской.

В ночных налетах участвовала вся бомбардировочная авиация, в том числе и легкомоторные По-2. Для непрерывного

воздействия на противника был составлен специальный план. Он определял время вылетов каждой авиачасти, цели, высоты бомбометания. Заградительный зенитный огонь противника подавлялся самими же экипажами.

Световые ориентиры, пожары, огни осветительных бомб создавали впечатляющую картину. Зарево было видно за многие десятки километров, воздух сотрясался взрывами бомб, а в небе не смолкал гул самолетов. Все это, безусловно, поднимало настроение и боевой дух воинов наземных войск, которым на рассвете предстояло идти в наступление. В течение ночи летчики совершили 379 самолето-вылетов, сбросили 200 тонн бомб.

Непрерывные бомбежки изнуряли и деморализовывали врага. Он потерял много техники и живой силы.

За 40 минут до перехода пехоты в атаку в авиационную подготовку включились дневные бомбардировщики и штурмовики. Авиаподготовка перешла затем в авиационную поддержку. Ровно в семь часов утра три девятки Пе-2 нанесли удар по вражеским штабам, расположенным в населенных пунктах Экономический, Молдаванское, Нижне-Баканская. Их главной задачей было нарушить управление войсками. Одновременно начали действовать штурмовики. Группы "илов" - по шесть-семь машин в каждой - накатывались на неприятельскую оборону волнами с временным интервалом в 10 минут. Основные удары наносились по боевым порядкам немецких войск, расположенных на восточной окраине Крымской.

Каждую группу штурмовиков сопровождала пара истребителей. Такое прикрытие было, конечно, недостаточным, и мы решили его усилить. Но сделали это несколько необычным путем: истребители стали барражировать над полем боя в готовности оказать помощь штурмовикам. Такая тактика оказалась более надежной. Ведь "илы" действовали в основном с малых высот, на которых условия для маневрирования весьма ограничены. Теперь же, держась выше штурмовиков, истребители за счет преимущества в высоте, быстро добивались его и в скорости. Это позволяло им всегда своевременно оказывать поддержку своим подопечным.

Готовясь к наступлению, мы предвидели, что истребительная авиация противника попытается сковать или даже сорвать действия наших бомбардировщиков и штурмовиков над полем боя. Поэтому за 15 минут до нанесения массированного удара решили уточнить воздушную обстановку. На разведку вылетела восьмерка "ястребков". Вскоре ведущий подтвердил наши предположения. Тогда мы подняли в воздух еще несколько довольно сильных групп истребителей. Своими дерзкими атаками

они вынудили "мессершмиттов" покинуть воздушное пространство над полем боя.

В последующие часы мы планомерно наращивали количество истребителей. Поэтому противник не смог оказать должного противодействия нашим бомбардировщикам и штурмовикам.

В 7.40, когда пехота пошла в атаку, началась ее авиационная поддержка. Штурмовики по-прежнему разили врага с малых высот. Тактика же бомбардировщиков несколько изменилась. К полю боя они шли девятка за девяткой, с интервалом в десять минут. Головная и замыкающая группы прикрывались восьмерками истребителей, промежуточные - шестерками и четверками. Такое распределение сил прикрытия объяснялось тем, что противник старался в первую очередь атаковывать ведущих или замыкающих.

Боевая работа в период авиационной поддержки сосредоточивалась, в основном, на двух районах. Первый находился между восточной окраиной Крымской и сильно укрепленной железнодорожной насыпью; второй - южнее и юго-западнее станицы.

Массированный налет продолжался в течение трех часов. С семи и до десяти часов утра вражеские войска находились под непрерывным огневым воздействием.

Авиационное наступление было тесно увязано с артиллерийским. Орудия вели огонь как по целям, расположенным вблизи переднего края, так и по тем, которые находились в глубине обороны противника, но ударам с воздуха подвергались. Во время нахождения нашей авиации над полем боя артиллеристы особое внимание уделяли уничтожению и подавлению вражеских зенитных средств.

Эту задачу решали также специально созданные группы маневренных истребителей И-16 и И-153 ("чайка").

В первом ударе с воздуха (с 7.00 до 10.00) у нас участвовало 493 самолета: 144 бомбардировщика, 84 штурмовика, 265 истребителей. В дальнейшем, до конца дня, бомбардировочная и штурмовая авиация действовала, в основном, по заявкам наземного командования и по вызовам авиационных представителей, находившихся на КП общевойсковых соединений. Всего было совершено 929, а вместе с ночными 1308 самолето-вылетов.

Борьба за господство в воздухе с каждым днем возрастала. В поединках одновременно участвовало по 50 - 80 самолетов с каждой стороны. Успех сопутствовал советским летчикам.

Штурмовики и бомбардировщики тоже эффективно поддерживали наступление своих наземных войск. 3 мая 162

самолета 2-го бомбардировочного корпуса (командир- генерал-майор авиации В. А. Ушаков), летая группами с временным интервалом 10 - 15 минут, подавляли артиллерию гитлеровцев на западной окраине Верхнего Адагума и западной окраины Неберджаевской. Они тем самым помогали успешному продвижению пехоты и танков, прорвавших оборону противника южнее Крымской. Одновременно штурмовики 2-го смешанного авиационного корпуса (командир - генерал-майор авиации И. Т. Еременко) обеспечили ввод в сражение танковой группы.

Как видим, боевая работа нашей бомбардировочной и штурмовой авиации в период наступления 56-й армии велась в тесном взаимодействии с сухопутными войсками. В течение четырех дней, когда осуществлялся прорыв вражеской обороны, было совершено 2243 самолето-вылета.

При общей протяженности линии фронта, составлявшей 160 километров, полоса наступления ударной группировки в период боев за Крымскую равнялась всего 30 километрам. А на поддержку действующих здесь частей пришлось 90 процентов всех самолето-вылетов, совершенных 4-й воздушной армией. При этом надо иметь в виду, что полоса главного удара не превышала 10 километров. Такое массирование авиации, пожалуй, было впервые применено в 1943, переломном, году.

Но вернемся к обрисовке воздушной обстановки в ходе проведения операции. Главная тяжесть борьбы за господство в воздухе, как я уже говорил, легла на истребителей. В отдельные дни они проводили до 50 воздушных боев. С каждым днем поединки принимали все более ожесточенный и затяжной характер, а иногда они длились часами.

Самым напряженным для нас выдался первый день операции - 29 апреля. С учетом действий ночников мы совершили тогда 1308 вылетов, противник - всего 539. Летчики-истребители провели 50 воздушных боев, в ходе которых уничтожили 74 самолета противника. Цифры, прямо скажем, рекордные по сравнению с результатами прежних, тоже довольно жарких поединков.

Потеря противником господства в воздухе намного снизила боевую активность его истребительной авиации, отрицательно сказалась на моральном состоянии германских летчиков. Наши радиостанции неоднократно перехватывали их панические доклады: "В районе Крымской наших бомбардировщиков бьют русские истребители. Присылайте помощь. Кругом русские истребители... Выполнить задание не можем, русские истребители преследуют нас всюду..."

Чем объяснить боевой успех наших истребителей?

Прежде всего, новым построением боевого порядка. Эшелонирование по высоте в два-три яруса стало, можно сказать, законом. Нижняя ударная группа, в состав которой входила половина или даже две трети сил, действовала против бомбардировщиков, патрулируя на наиболее вероятных маршрутах и высотах их полетов. Примерно на 500 - 1000 метров выше нее находилась группа прикрытия. Она вела борьбу с истребителями сопровождения. Взаимодействие между группами осуществлялось зрительно, по радио и с помощью наземных радиостанций. Это давало летчикам возможность без промедления приходить на помощь друг другу.

Боевой порядок групп верхнего и нижнего ярусов состоял из пар, также эшелонированных по высоте. Такое построение позволяло истребителям широко применять вертикальный маневр, вести длительные бои с наращиванием сил, крепко держать инициативу в своих руках.

Большую роль в обеспечении четкого взаимодействия играли радиостанции наведения. Они помогали патрулирующим истребителям не только быстро находить противника, но и внезапно его атаковать.

Память хранит немало примеров, показывающих значение радиосвязи при выполнении боевых задач в эшелонированных порядках. Приведу лишь некоторые из них.

29 апреля девятка истребителей Як-1, возглавляемая капитаном И. Батычко, барражировала на высоте 2500 метров над районом Крымской. С помощью наземной радиостанции летчики обнаружили две группы бомбардировщиков Ю-87 по 18 самолетов в каждой. Их прикрывала шестерка Ме-109.

Боевой порядок нашей девятки состоял из двух эшелонов. Вверху находилась группа прикрытия из четырех Як-1. Капитан Батычко был во главе ударной, насчитывавшей пять самолетов. Приняв решение атаковать, он приказал ведущему верхней четверки связать боем вражеских истребителей, а сам повел подчиненных на. первую группу бомбардировщиков. С первого захода ему удалось сбить флагмана. Строй гитлеровцев сразу же нарушился. Поспешно сбрасывая бомбы на свои войска, они начали разворачиваться на запад.

Как раз в это время к району боя подошла вторая группа вражеских бомбардировщиков. Ее летчики тоже не выдержали и пошли на разворот, освобождаясь от бомбового груза. Но им не удалось уйти. Пять неприятельских самолетов Ю-87 были сбиты. Шестерку истребителей, прикрывавшую свои наземные войска, станция наведения нацелила на группу вражеских самолетов, состоявшую из четырех Ю-87 и четырех Ме-109. Капитан А. И.

Покрышкин, возглавлявший ударное звено, приказал ведущему прикрывающей пары старшему лейтенанту Г. Речкалову связать боем "мессеров", а сам атаковал "юнкерсов". Покрышкин и Речкалов сбили тогда по две машины, а остальные неприятельские самолеты поспешно удалились.

В тот же день девятка Як-1 под командованием капитана Г. Лапшина прикрывала войска в районе Крымской. Получив предупреждение с радиостанции наведения, летчики обнаружили 12 бомбардировщиков Ю-88, шедших плотным строем под прикрытием 12 Ме-109.

Боевой порядок наших истребителей состоял из двух групп. Ударную пятерку возглавлял Лапшин, прикрывающую четверку - старший лейтенант Кривяков. Они атаковали фашистов внезапно со стороны солнца: Лапшин и его товарищи "юнкерсов", Кривяков с ведомыми - "мессершмиттов".

В результате первой атаки были сбиты два Ю-88 и один Ме-109. Бомбардировщики рассеялись, не достигнув цели. Обратив их в бегство, ударная группа пришла на помощь прикрывающей. В бою, разыгравшемся с новой силой, фашисты потеряли еще два Ме-109, после чего повернули на запад. Наши возвратились на аэродром без потерь.

3 мая пятерка истребителей 298-го полка, возглавляемая майором В. Г. Семенишиным, прикрывала войска в районе Крымской. Через пять минут после начала патрулирования группа вступила в бой с подошедшей шестеркой Ме-109.

В ходе поединка истребители противника пытались оттянуть летчиков на занимаемую ими территорию, чтобы расчистить дорогу для своих бомбардировщиков. Семенишин быстро разгадал их замысел и приказал летчикам своей группы за границы района прикрытия не выходить. Вскоре с запада действительно показались 12 бомбардировщиков Ю-87. Семенишин и еще два летчика, дравшиеся с "мессерами" наверху, к сожалению, не могли атаковать "юнкерсов". Тогда инициативу проявил старший лейтенант В. М. Дрыгин, оказавшийся ниже своих товарищей. Оценив обстановку, он вместе с ведомым старшим сержантом В. А. Александровым бросился навстречу "юнкерсам".

Смелой лобовой атакой советские летчики нарушили боевой порядок бомбардировщиков противника. Беспорядочно сбросив бомбы, те повернули на свою территорию. Настигнув одного из них, Дрыгин подбил его. "Юнкерс" приземлился в расположении наших войск, экипаж его сдался в плен.

Продолжая преследование, Дрыгин атаковал второго бомбардировщика. Тот загорелся и, объятый пламенем, врезался

в землю. Третьего "юнкерса" сбил напарник Дрыгина старший сержант В. А. Александров.

Увидев, что пара старшего лейтенанта Дрыгина перехватила бомбардировщиков и успешно атакует их, тройка майора Семенишина стала сражаться с еще большим упорством. Важно было не дать ни одному вражескому истребителю возможности выйти из боя и помешать паре Дрыгина.

В течение 30 минут В. Г. Семенишин, Д. А. Бочаров и Н. И. Лобанов вели неравный поединок с шестеркой Ме-109. В результате Семенишин сбил два вражеских самолета.

Разогнав бомбардировщиков, пара Дрыгина поспешила на помощь тройке Семенишина, все еще дравшейся с "мессершмиттами". В этот момент истребители противника получили подкрепление. На Дрыгина и его ведомого навалилась четверка Ме-109. Советские летчики дрались отважно, но вскоре самолет ведомого был подожжен. Старший лейтенант сумел, однако, перетянуть через линию фронта и выброситься с парашютом. Он благополучно приземлился неподалеку от наблюдательного пункта 4-й воздушной армии.

Мне довелось быть очевидцем этого жаркого боя. За ним наблюдал и командующий ВВС Красной Армии маршал авиации А. А. Новиков, принимавший непосредственное участие в руководстве действиями авиации фронта.

Дрыгина сразу же вызвали на наблюдательный пункт. Маршал авиации А. А. Новиков сердечно поздравил отважного летчика с победой и тут же наградил его орденом Александра Невского. В тот же день в авиачасти была разослана телеграмма командующего ВВС. Обращаясь к летчикам, он писал: "...Сегодня с утра вы действовали хорошо. Уверен в ваших силах и победе. Помните: кто дерзок в бою, тот всегда побеждает".

Потом в полки поступил приказ. В нем говорилось о героическом подвиге летчиков группы майора В. Семенишина, одержавших большую победу в бою с численно превосходящим противником. Этим же приказом маршал авиации А. А. Новиков присвоил В. М. Дрыгину воинское звание "капитан", утвердил награждение его орденом Александра Невского, рекомендовал представить к наградам остальных летчиков группы.

3 мая 1943 года бои над Крымской продолжались с раннего утра до позднего вечера. Отличились многие полки, в том числе и 298-й истребительный. Всего летчики этой авиачасти уничтожили за день 10 вражеских самолетов и два подбили. Кроме того, один бомбардировщик был посажен на нашей территории. Окончательный итог напряженного дня подвел майор Семенишин. Вступив в схватку с восьмеркой Ме-109, его группа

сбила еще один вражеский истребитель.

Чем объяснить такой успех В. Г. Семенишина? Применением новой техники? Новаторством в тактике? Безусловно! Но не меньшую роль сыграли здесь личные качества воина - его мужество, летное мастерство, командирская культура.

Семенишин начал войну командиром эскадрильи. Летая на самолете И-16, он успешно провел немало воздушных боев. Но война есть война - были у него и неудачи. В начале воздушных сражений на Кубани Семенишин получил ранение. После пребывания в госпитале попал в запасную авиачасть, затем - в 298-й авиаполк. Там он быстро освоил новый тип истребителя, расширил тактические знания, хорошо уяснил себе суть и значение вертикального маневра в бою.

Высокое летное мастерство сочеталось у него с отвагой и упорством. Кроме того, он обладал умением быстро разгадывать тактические замыслы врага и принимать верные решения. Свой богатый опыт командир охотно передавал подчиненным, тщательно анализировал недостатки в их действиях.

В приведенных здесь примерах отражены характерные тактические приемы борьбы советских летчиков с вражеской авиацией во время Крымской операции. Они наглядно показывают, что пара, обеспечивающая широту и многообразие маневра, стала основой боевого порядка звена, эскадрильи. Мы решительно отказались от звена, где один из трех самолетов в поединках с врагом становился, как правило, лишним и лишь сковывал действия остальных.

Еще в боях на Северном Кавказе выявилось, что успешные действия пары во многом зависят от ее слетанности. На Кубани мы окончательно убедились в этом. Некоторые ведомые во время схватки с врагом теряли своих ведущих, не являлись их надежным щитом. Такое нарушение боевого порядка не только затрудняло управление боем, но и приводило к неоправданным потерям.

Подбор пар, совершенствование техники, совершенствование пилотирования ведущего и ведомого, отработка слетанности между ними - все эти вопросы стали центральными в работе наших командиров, в обучении летчиков. Ими вплотную приходилось заниматься и мне как командующему армией.

Мы обязали командиров полков сразу же после разбора полетов сообщать в вышестоящие штабы о характерных и наиболее поучительных воздушных боях, о действиях пар, звеньев и более крупных групп истребителей. Положительный опыт этих боев быстро обобщался и становился достоянием всего летного состава армии. Особое внимание обращалось на приемы защиты

ведомыми своих ведущих.

Положительных примеров на этот счет было немало. Вот один из них.

Четверка Як-1, в составе которой находился сержант Рудченко, встретилась с восемью Ме-109 и вступила с ними в бой. В ходе поединка два "мессершмитта" были сбиты. В один из моментов Рудченко заметил, что фашист зашел в хвост самолету ведущего и вот-вот откроет огонь. Медлить нельзя было ни секунды. И тогда сержант смело пошел на крайнюю меру.

Он таранил врага. Это был пятый сбитый им самолет.

Рудченко до конца выполнил свой долг ведомого. Защищая командира, он рисковал собственной жизнью. Лишь чудом ему удалось спастись на парашюте. За этот подвиг сержант был награжден орденом Александра Невского и назначен командиром звена, получил звание "младший лейтенант".

Но вернемся к началу боев за Крымскую.

В течение 29 и 30 апреля над станицей шли ожесточенные воздушные поединки. Наши бомбардировщики и штурмовики, летавшие днем и ночью, подавляли огневые точки врага, уничтожали его живую силу и технику.

1 и 2 мая из-за сложных метеорологических условий активность авиации несколько снизилась, но вскоре снова резко возросла. Сильно укрепленная оборона противника была расшатана. Наши наземные части наконец прорвали ее на участке шириной 25 километров и к 4 мая овладели станицей и железнодорожным узлом Крымская. Летчики 4-й воздушной активно расчищали путь своей пехоте, буквально проталкивали ее вперед.

Однако по ряду причин, совершенно от нас не зависящих, войска 56-й армии не смогли развить успех прорыва и выйти в оперативную глубину обороны противника. Продвинувшись на 10 километров, они подошли лишь ко второму оборонительному рубежу, к так называемой Голубой линии. Там и закрепились.

Подводя итоги боев за станицу Крымская, можно твердо сказать, что наша авиация выполнила поставленные перед ней задачи. Завоеванное нами господство в воздухе прочно удерживалось до завершения операции. 29 апреля, например, мы совершили 1308 самолето-вылетов, 30 апреля - 1008, 3 мая - 1130, 6 мая - 852. А вот соответствующие данные о действиях противника: 539, 440, 719, 413. Только 9 и 10 мая он проявлял значительно большую активность, чем мы. Объяснялось это тем, что гитлеровцы спешно перебросили на аэродромы Крыма и Таманского полуострова ряд свежих авиачастей с других участков фронта. Как видим, превосходство врага было лишь временным.

Маршал Советского Союза А. А. Гречко высоко оценил действия ВВС в боях за Крымскую. "Начиная с первого дня операции,- пишет он в книге "Битва за Кавказ",- и затем в наиболее ответственные ее дни наша авиация совершала самолето-вылетов в два раза больше, чем авиация противника. Всего за период с 29 апреля по 10 мая 4-я воздушная армия, ВВС Черноморского флота и авиация дальнего действия произвели около 10 тысяч самолето-вылетов, из них почти 50 процентов по войскам и технике противника на поле боя. За это время было уничтожено 368 самолетов врага, то есть более трети его первоначальной авиационной группировки. В среднем противник каждые сутки терял 9 бомбардировщиков и 17 истребителей.

Действуя массированно, наша авиация оказала эффективную поддержку войскам в прорыве сильно укрепленного вражеского оборонительного рубежа. От ударов авиации противник понес большие потери в живой силе и технике. После занятия станицы Крымская на поле боя осталось много убитых немецких солдат и разбитая боевая техника"{25}.

Что же определило успех боевых действий нашей авиации, что помогло ей завоевать, а затем и прочно удерживать господство в воздухе?

Прежде всего, хороша организованное управление, эффективное использование для этой цели радио. Появление у нас новых скоростных машин вызвало необходимость перейти к глубоко эшелонированным боевым порядкам, увеличить дистанции и интервалы между самолетами и парами. В таких условиях уже нельзя было управлять боем эволюциями истребителя, требовалось широко использовать радиосвязь.

Немаловажную роль, как я уже говорил, сыграли наземные радиостанции наведения. Главная из них располагалась в трех километрах от линии фронта, а в пяти километрах от нее базировался полк истребителей, который являлся резервом командира 216-й авиадивизии и использовался в основном для наращивания сил в бою.

Одна из эскадрилий резервного полка постоянно находилась в готовности номер один, остальные - в готовности номер два. Первая в случае необходимости появлялась над полем через восемь-девять минут, успев набрать высоту 3000 4000 метров, остальные - через 15 - 20.

Ежедневно командиры авиасоединений выделяли по 15 - 20 истребителей лично в мое распоряжение. Этот резерв я использовал для наращивания сил в наиболее критические моменты воздушного боя. Мог вызывать его и генерал Борман, который управлял истребителями, прикрывающими наземные

войска. В конце каждого дня он представлял мне письменный доклад о выявленных недостатках и положительных сторонах в действии нашей авиации. После тщательного анализа фактов делалось заключение, на основе которого отдел боевой подготовки составлял специальный бюллетень и рассылал в полки. Опыт, таким образом, становился достоянием всех летчиков.

Практика показала, что в большинстве случаев наши истребители не случайно встречались с вражескими, а благодаря активной помощи специалистов наземных радиостанций наведения. Для подтверждения своих слов приведу выдержку из обзора боевых действия 4-го истребительного авиаполка: "Уничтожение 23 апреля 1943 года восьми самолетов Ю-87 из 35 насчитывавшихся в группе произошло не случайно. Радиостанция наведения провела шестерку наших истребителей, набравших высоту в районе Ахтырская, через заслон истребителей противника и точно нацелила их на бомбардировщиков. В ходе боя наводчики своевременно предупредили наших летчиков о появлении немецких истребителей. В результате полк в течение дня уничтожил 18 самолетов противника и не имел потерь.

Воздушный бой, проведенный 27 апреля 1943 года шестеркой Як-1 под командованием старшего лейтенанта И. В. Шмелева против шести Хе-111 и восемнадцати Ме-109, тоже закончился успешно только благодаря помощи главной радиостанции наведения. Она давала указания буквально каждому летчику".

В зависимости от обстановки радиостанция наведения перенацеливала группы истребителей с одного объекта атаки на другой. Так, 24 апреля восьмерка скоростных истребителей, возглавляемая майором В. Г. Семенишиным, при подходе к Крымской получила сигнал о том, что самолеты противника бомбят наши войска. Командир немедленно повел группу в указанный район. Но как раз в это время над полем боя появились десять Ме-109, которые могли помешать действиям наших бомбардировщиков, подходивших к линии фронта.

С главной станции наведения поступил приказ: погоню за бомбардировщиками прекратить, вернуться в район Крымской и очистить воздух от вражеских истребителей. Выполняя это распоряжение, Семенишин снова вышел на Крымскую и с ходу атаковал десятку вражеских истребителей. Потеряв в коротком бою три самолета, гитлеровцы ушли на свою территорию.

Получать наиболее полные данные о воздушном противнике нам помогало и четкое взаимодействие с артиллеристами-зенитчиками: наблюдательный пункт начальника ПВО (заместителя командующего общевойсковым соединением по

ПВО) находился в непосредственной близости от НП комдива 216, возглавлявшего радиостанцию наведения. Все сведения о воздушном противнике, полученные здесь от постов ВНОС, передавались по телефону на наблюдательный пункт нашей главной радиостанции. Поэтому генерал Борман имел возможность заблаговременно принимать необходимые меры для отражения вражеских воздушных налетов.

С зенитчиками у нас установились крепкая дружба и полное взаимопонимание. Располагаясь вдоль железной дороги между Абинской и Крымской, они своим заградительным огнем не раз отсекали истребителей противника, преследующих наши самолеты, возвращающиеся с задания. Все аэродромы хорошо прикрывались зенитными средствами. На КП артиллеристов постоянно находились авиационные представители. Исходя из конкретной обстановки, они помогали зенитчикам выбирать цели для обстрела.

Таким образом, четко организованное управление авиацией, активное и умелое использование радио, хорошо налаженное взаимодействие с наземными войсками сыграли первостепенную роль в успешном исходе воздушных боев на Кубани.

Глава тринадцатая. Над Голубой линией

Затишье на фронте продолжалось до 26 мая. В этот день наши войска вновь перешли в наступление. Им предстояло прорвать основной оборонительный рубеж Голубой линии, затем разгромить группировку противника и освободить Таманский полуостров. Главный удар наносила 56-я армия в полосе Киевское, Молдаванское, севернее Крымской. Ее левый фланг прикрывала 37-я армия.

К 25 мая противник имел 700 самолетов, а противостоявшая ему 4-я воздушная армия - 924.

В подготовительный период наша ночная бомбардировочная авиация систематически наносила удары по вражеским аэродромам. На рассвете 26 мая шестерка Як-7б, ведомая командиром 43-го авиаполка майором А. А. Дорошенковым, совершила штурмовой налет на аэродром Анапа - ближайшую точку базирования немецких истребителей. Несколько дней спустя пленный летчик сообщил, что там было уничтожено и повреждено 9 самолетов, сожжен бензозаправщик. От имени Военного совета фронта я наградил участников этого налета именными наручными часами.

Исключительно важную роль в проведении операции сыграла авиационная разведка. Специальные экипажи произвели аэрофотосъемку рубежей и очагов обороны противника. Снимки были размножены и разосланы в штабы наземных армий,

стрелковых корпусов, авиасоединений. На основе данных аэрофотосъемки штаб фронта подготовил специальные топографические карты, которые использовались войсками при подготовке прорыва вражеской обороны.

Атака была назначена на 6.30 26 мая. Артиллерийская подготовка началась в 5.00, авиационную, согласно плану, мы провели в период с 5.20 до 6.30. Крупные группы бомбардировщиков и штурмовиков производили налеты по целям, расположенным на направлении главного удара. Обработке подвергся узкий участок (семь километров по фронту и около двух в глубину).

Авиация действовала тремя эшелонами: первый состоял из 84 бомбардировщиков, второй - из 36 штурмовиков, третий - из 49 штурмовиков. Всего в авиационной подготовке участвовало 338 самолетов, в том числе 150 истребителей прикрытия. Когда закончил работу третий эшелон, над полем боя появились 19 "ильюшиных" и поставили перед передним краем противника дымовую завесу. Это было новинкой в нашей тактике.

Накануне вылета "илов" на один из аэродромов прибыл командующий войсками фронта генерал И. Е. Петров. Я глубоко уважал его. Как человек он отличался обаянием, большой эрудицией и высокой, культурой, как военачальник - волевыми качествами, требовательностью и справедливостью в отношениях с подчиненными. Он хорошо относился к авиаторам, знал их нужды и запросы, часто бывал в наших полках и соединениях, ясно представлял себе роль авиации в поддержке наземных войск.

Разъясняя задачу летчикам 865-го штурмового авиаполка, которым командовал М. Н. Козин, И. Е. Петров особенно подчеркнул важность своевременной и точной постановки дымовой завесы, чтобы ослепить противника, закрыть ему глаза на время, необходимое нашей пехоте для захвата траншей главной полосы обороны. Он четко определил направление и время выхода самолетов на цель.

Две группы "илов", ведомых Керовым и Бардашевичем, должны были скрытно приблизиться к линии фронта и на участке шириной три с половиной километра поставить дымовую завесу. Первая выполняла основную задачу, вторая обеспечивала ее действия.

К заданному ориентиру "илы" подошли на высоте 10 - 20 метров в растянутом правом пеленге. Через несколько минут после того, как они вылили смесь внизу, перед передним краем противника выросла белая стена дыма. Она полностью оправдала свое назначение. Смещаясь в сторону противника, завеса закрыла узлы сопротивления, ослепила пехоту. Не зная, что делается

впереди, гитлеровцы в панике покинули передний край. Наши войска ворвались в первую траншею и, развивая успех, за шесть часов продвинулись на глубину от трех до пяти километров.

Генерал Петров, наблюдавший за действиями экипажей при постановке дымовой завесы, приказал комдиву С. Г. Гетьману представить к награждению орденом Красного Знамени всех летчиков и воздушных стрелков, выполнявших это задание. В числе отличившихся была и Анна Егорова, ставшая впоследствии Героем Советского Союза.

Когда наши войска захватили вторую полосу вражеской обороны, над полем боя появились немецкие бомбардировщики. Западнее Краснодара противник сосредоточил около 1400 самолетов. Перебросив их поближе к району боев, гитлеровцы получили возможность наносить удары большими группами - по 200 - 300 бомбардировщиков в каждой. Действуя в нарастающем темпе, они на исходе дня совершили двадцатиминутный звездный налет, в котором участвовало до 600 бомбардировщиков. Атаковали "юнкерсы" с разных направлений, группами по 40 60 самолетов.

Истребители 4-й воздушной армии вели героическую борьбу с вражеской авиацией: срывали прицельное бомбометание по войскам, заставляли многих немецких летчиков поворачивать вспять. Однако полностью предотвратить организованные действия противника не смогли.

Потребовалось принять срочные меры, чтобы в кратчайший срок изменить воздушную обстановку в нашу пользу. Большую помощь авиаторам оказал Военный совет фронта, и особенно командующий войсками И. Е. Петров. Он лично провел с командирами авиационных соединений специальное совещание, на котором обстоятельно проанализировал причины наших недостатков и наметил пути их устранения. Сначала генерал выступил и одобрил наши предложения, затем сам дал ряд весьма квалифицированных советов. Тут же был издан специальный приказ об итогах совещания.

Мы значительно увеличили количество истребителей, выделяемых для прикрытия наших наземных войск. При благоприятной обстановке они активно помогали тем товарищам, которые сопровождали бомбардировщиков и штурмовиков. В результате принятых мер эффективность наших ударов заметно возросла. В период с 26 по 28 мая гитлеровцы потеряли в воздушных боях 158 самолетов.

Были случаи, когда авиаторы играли решающую роль в срыве вражеских контратак. Вот один из примеров. Стремясь восстановить утраченные рубежи на высоте 103,3, противник

сосредоточил перед ней около двух полков пехоты, тридцать танков, шесть бронетранспортеров и три артиллерийские батареи. Массированным ударом с воздуха, в котором участвовало более 250 самолетов, мы буквально сровняли с землей скопление вражеской техники и живой силы.

Увеличение групп штурмовиков повлекло за собой и изменения в тактике их использования. В условиях сильного противодействия истребительной авиации противника и его зенитной артиллерии удары с ходу не давали желаемых результатов и влекли за собой большие потери. И тогда был найден новый способ атаки целей - с замкнутого круга.

2 июня 30 "ильюшиных", возглавляемых старшим лейтенантом Н. П. Дедовым, получили задачу нанести удар по артиллерийским позициям и боевым порядкам войск противника, расположенных на восточной окраине Молдаванского. В сопровождении 30 истребителей они шли на высоте 800 метров в колонне шестерок, удаленных на 400 - 500 метров друг от друга. Первая группа сбросила бомбы с крутого пикирования. Снизившись до бреющего, она сразу же отвалила влево и встала в хвост замыкающей. А та как раз только входила в пике. Круг, таким образом, оказался замкнутым.

Удар получился очень эффективным. Во время второго захода зенитные огневые точки противника были подавлены. Появившееся звено Ме-109 даже не осмелилось атаковать "илы": таким сильным было огневое взаимодействие между ними.

Подобной тактики в действиях придерживались 2 июня и другие группы штурмовиков. Наблюдая за ними с командного пункта, я пришел к выводу, что летчики правильно поняли принципиальные отличия нового боевого порядка от прежнего, остается лишь совершенствовать его.

Для того чтобы снизить активность вражеской авиации, мы организовали налеты наших ночников на немецкие аэродромы и дополняли их на рассвете ударами штурмовиков и истребителей. Одна из таких операций была выполнена на рассвете 4 июня группой, возглавляемой командиром 3-го истребительного авиакорпуса Е. Я. Савицким. Генерал так распределил обязанности своих ведомых: восьмерка атакует самолеты на стоянках и на взлетной полосе, три экипажа подавляют огонь зенитной артиллерии; пара во главе с командиром корпуса прикрывает всю группу, управляет ее действиями и после штурмовки контролирует результаты ударов.

На аэродроме Анапа находилось большое количество вражеских самолетов. Гитлеровцы встретили советских летчиков сильным зенитным огнем, но три наших экипажа мастерски

подавили его. А восьмерка истребителей в это время произвела два захода и с высоты 300 метров обстреляла стоянки, уничтожив при этом 10 машин.

Успеху удара способствовали не только хорошая подготовка летчиков и внезапность. Немаловажную роль сыграло здесь личное участие Евгения Яковлевича Савицкого. Сочетая в себе качества отважного бойца и умного командира, он был смелым новатором в тактике.

Войну Савицкий встретил майором, а в марте 1943 года был уже генерал-майором авиации. Летчики его корпуса, прибывшего на Кубань, еще не имели достаточного боевого опыта. Но за короткое время его соединение стало одним из лучших. Постоянно участвуя в воздушных боях, Евгений Яковлевич лично сбил более 20 вражеских самолетов и дважды заслужил высокое звание Героя Советского Союза.

После войны Е. Я. Савицкий одним из первых военачальников освоил реактивный самолет. Возглавив на воздушном параде пятерку краснозвездных истребителей, он продемонстрировал не только личное летное мастерство, но и мощь советской авиационной техники. Вскоре Савицкий был назначен командующим истребительной авиацией ПВО страны. Однако и тогда он не оставил кабину истребителя. Больше того, не изменил своему принципу: в числе первых осваивать новые реактивные самолеты. И будучи уже маршалом авиации, он продолжал летать чуть ли не до шестидесятилетнего возраста.

...В период боев за станицы Киевская и Молдаванская система оповещения, наведения и управления истребительной авиацией особых изменений не претерпела. Деятельность постов ВНОС по-прежнему основывалась на широком использовании радио. Поэтому, характеризуя организацию отражения налетов вражеской авиации, ограничусь лишь одним заслуживающим внимания примером.

3 июня в конце дня, когда вражеские бомбардировщики подходили к линии фронта, над нашими войсками патрулировала пятерка ЛаГГ-3 во главе с лейтенантом И. И. Гришаевым. На основной радиостанции находился полковник И. М. Дзусов, назначенный командиром 216-й дивизии вместо убывшего от нас генерала А. В. Бормана.

Обнаружив первую группу вражеских самолетов, Ибрагим Магометович направил на нее пятерку истребителей Гришаева. Восемнадцать Хш-123 под прикрытием шестнадцати Ме-109 приближались к станице Молдаванской. Наши летчики смело и решительно атаковали врага, сбив при этом один Хш-123 и один Ме-109. Боевой порядок фашистов распался, и они повернули

вспять. Но как раз в это время на горизонте появились еще сто десять Ю-87, сопровождаемые пятнадцатью Ме-109. Они приближались с северо-запада на высоте 2000 - 2500 метров в полосе между станицами Киевской и Молдаванской. "Юнкерсы" шли в правом пеленге тремя группами, дистанция между ними не превышала 2000 метров.

С нашей стороны к району прикрытия войск подходила в это время шестерка ЛаГГ-3 под командой лейтенанта Е. А. Пылаева (впоследствии стал Героем Советского Союза) и восемь Як-1 во главе с гвардии майором М. В. Шевченко. Подполковник Дзусов приказал истребителям атаковать подходивших к линии фронта бомбардировщиков.

Приняв команду, истребители Гришаева и Шевченко пошли на третью группу бомбардировщиков, летчики Пылаева - на вторую, а первая продолжала полет к линии фронта. Дзусов решил перенацелить Шевченко на первую группу, но в этот момент к району прикрытия подошла семерка Ла-5 под командованием старшего лейтенанта В. Г. Мурашева. Полковник сразу же направил ее на первую группу "юнкерсов".

Гришаев, Шевченко и их ведомые, ударив по голове и центру третьей группы бомбардировщиков, разрушили их боевой порядок. Самолеты противника пошли вниз с левым разворотом и начали сбрасывать бомбы на свои войска. Через две-три минуты рассыпалась первая группа бомбардировщиков, затем под ударами шестерки "лагов" - вторая.

Летчики Мурашева атаковали врага по центру строя. Часть самолетов сбросила смертоносный груз на немецкие позиции, несколько машин прорвались к нашим войскам, но бомбили в спешке неприцельно.

После первой атаки, нарушившей боевой порядок противника, советские летчики начали действовать отдельными парами, маневрируя среди беспорядочно снижающихся вражеских самолетов. В этом большом воздушном сражении они сбили восемнадцать и подбили четыре машины, сами потеряли только две.

Фашистские истребители, сопровождавшие бомбардировщиков, за исключением двух-трех скоротечных атак, не оказали противодействия нашим летчикам. Потерпев поражение, они вынуждены были отказаться от массированных ударов.

Подводя итоги боевых действий авиации на Кубани, Военный совет Северо-Кавказского фронта в своем приказе от 21 июня 1943 года отметил: "В результате воздушных сражений победа, бесспорно, осталась на нашей стороне. Противник не добился

своей цели. Наша авиация не только успешно противодействовала врагу, но одновременно вынудила немцев прекратить бои и убрать свою авиацию".

Превосходство наших летчиков в тактике подтверждается действиями таких прекрасных воздушных бойцов, как А. И. Покрышкин, Г. А. Речкалов, В. И. Фадеев, В. Г. Семенишин, П. П. Крюков и братья Глинка. Это они создали различные приемы, обеспечивающие летчикам сохранение за собой преимущества в высоте, успешно применяли вертикальный маневр в бою на скоростном истребителе, добивались четкого взаимодействия между парами и группами.

Скажу вначале об Александре Ивановиче Покрышкине - творце многих эффективных приемов воздушного боя.

В борьбу с врагом на Кубани он вступил уже опытным летчиком и зрелым командиром.

Если большинство наших воздушных бойцов по-настоящему освоили вертикальный маневр в первой половине 1943 года, то Покрышкин применял его еще осенью сорок первого. Летая на МиГ-3, на котором и сразил первого гитлеровца, он уже тогда убедился в том, что вражеские самолеты лучше сбивать на боевой вертикали, то есть сверху, имея хороший запас скорости для последующего ухода на высоту.

Первые бои на Кубани подтвердили правильность его суждений и расчетов. О его победах заговорила фронтовая и центральная печать. Александр Иванович Покрышкин стал популярен не только в 4-й воздушной армии.

В чем секрет, в чем источник боевых успехов А. И. Покрышкина и его соратников по 16-му гвардейскому истребительному авиационному полку? Ответ на этот вопрос дан в его первой книге "Крылья истребителя". "Дух наступательной активности,- писал Покрышкин,- целиком определил нашу летную жизнь. В небе Кубани летчики полка постигли основную формулу воздушного боя с решительными целями, формулу, пронизанную духом наступательной активности. Эта формула включала в себя четыре главных элемента: "Высота - скорость - маневр - огонь".

Опыт Покрышкина нашел отражение в тактике советских истребителей сначала на Кубани, затем на Курской дуге, а позже в завершающих боях Великой Отечественной войны.

Александр Иванович в числе первых решил вопрос о продолжительности пребывания истребителя над полем боя. Важность его диктовалась массовыми и длительными воздушными схватками. Кто мог дольше продержаться на крыльях, тому и принадлежала инициатива.

В условиях активного противодействия вражеских истребителей прикрытие своих наземных войск методом патрулирования на экономичных скоростях не оправдало себя. Такой режим полета не позволял быстро переходить в атаку. Требовалось сначала разогнать самолет до нужной скорости. А как раз в это время истребитель становится, можно сказать, беззащитным. Имея преимущество в скорости, противник пользуется свободой маневра.

Покрышкин по-своему решил эту задачу. Сохраняя нужную для маневра скорость, он одновременно добивался и продолжительного пребывания в районе патрулирования. А каким образом?

Патрулируя над полем боя, А. И. Покрышкин получил необходимую скорость не только за счет увеличения мощности мотора, но и за счет маневра незначительной потери, а затем набора высоты. Если посмотреть на его патрулирующий истребитель в профиль и в плане, то можно увидеть следующую картину: летчик ходит не строго по горизонту, а волнообразно, не по прямой (иначе уйдешь из зоны), а по траектории наклонного эллипса. Таким образом, строго регламентируя время, истребитель добивался экономного расхода горючего.

Прием А. И. Покрышкина широко использовался нашими летчиками и обеспечивал им возможность немедленно переходить от обороны к нападению. А это вполне соответствовало нашему наступательному духу.

В бою с вражескими бомбардировщиками Покрышкин успешно применял тактический прием, названный им "соколиным ударом". Это внезапная, молниеносная атака сверху, завершающаяся метким огнем с предельно малых дистанций. Стрельба почти в упор всегда обеспечивала поражение самолета. И этот прием стал применяться другими летчиками-истребителями.

Одним из первых Покрышкин практически доказал преимущества боевого порядка, эшелонированного по высотам. Образно названный "этажеркой", он был особенно удобен в бою на вертикалях, обеспечивал взаимную поддержку между группами или отдельными самолетами, располагающимися на различных ярусах.

Разница в высотах между патрулями не превышала 800 - 1000 метров, которые самолет набирал во время боевого разворота или горки. Это давало возможность верхним патрулям в случае необходимости мгновенно прийти на помощь нижним, постоянно находящимся в их поле зрения, а нижним уйти под защиту верхних горкой или боевым разворотом.

16-й гвардейский истребительный авиаполк по праву считался одним из лучших в 4-й воздушной армии. И это было доказано делом. Часть стала гвардейской еще в начале 1942 года, затем, перевооружившись на новые скоростные самолеты, прибыла на Кубань. Только за 41 день наиболее напряженных боев летчики-гвардейцы уничтожили 120 вражеских самолетов. Наряду с Покрышкиным здесь отличились майор П. Крюков, капитан Л. Тетерин, старшие лейтенанты В. Фадеев, Г. Речкалов, Н. Искрин и другие летчики. Большинство из них стали Героями Советского Союза. Это - результат большого труда, кропотливой учебы каждого из них. В своей книге "Крылья истребителя" А. И. Покрышкин писал: "Моя землянка на полевом аэродроме шутливо именовалась "конструкторским бюро". Стены ее были увешаны схемами и чертежами воздушных маневров. Все самое ценное в тактике, что создавалось летчиками моей эскадрильи, находило свое отражение в эскизах и схемах. Летчики-истребители приучались к мысли изо дня в день улучшать тактику маневра, искать, думать, творить".

Здесь - весь Покрышкин: новатор, талантливый летчик и мудрый командир-воспитатель. Но кроме этих неоценимых качеств ему было присуще и высокое чувство товарищества.

11 апреля 1943 года немцам удалось сбить одного из боевых друзей Покрышкина - летчика Мамедова. В речи, произнесенной над его могилой, Александр Иванович сказал:

"Мы, личный состав эскадрильи и я, ее командир, клянемся отомстить фашистам за смерть нашего товарища. Я клянусь уничтожить не одного, а несколько стервятников". И он выполнил клятву: 12 апреля сбил три вражеских самолета.

Вдохновленные личным примером своего командира, летчики подразделения воевали под девизом: "Мы мстим за своего друга Мамедова". В этот день они уничтожили семь самолетов противника.

Ранним утром, еще до начала боевой работы, эскадрилья Покрышкина собралась на митинг, посвященный Первомайскому празднику. Немногословными, но выразительными были выступления гвардейцев, которые от имени своих товарищей поклялись неустанно совершенствовать летное мастерство, изучать опыт войны, бить врага беспощадно, не жалея ни сил, ни самой жизни. А через несколько минут они ушли на боевое задание и к концу дня уничтожили девять фашистских самолетов. Два из них сбил лично А. И. Покрышкин.

Вот как начался и завершился один из этих боев. Группа во главе с А. И. Покрышкиным патрулировала над станицей Неберджаевская. В нее входили Степанов, Речкалов, Кабатченко,

Искрин, Старчиков, Труд и Моисеенко.

Заметив тридцать Ю-87, шедших в сопровождении восьми Ме-109, Покрышкин приказал верхней четверке связать боем прикрывающую группу, а сам во главе пятерки устремился на бомбардировщиков. Но тут же обстановка боя подсказала ему другое решение: атаковать противника сзади снизу и сверху. Потеряв три самолета - их сбили Покрышкин, Степанов и Моисеенко, - фашисты в панике сбросили бомбы на свои войска. Продолжая патрулирование, гвардейцы разогнали еще две группы фашистских бомбардировщиков, сорвав бомбометание по нашим наземным частям.

Успехи в бою с вражеской авиацией достигались благодаря тому, что Покрышкин, разработав новые тактические приемы, не держал их под спудом, а щедро делился ими со всеми летчиками.

Немало славных страниц в эпопею боев на Кубани внес 45-й гвардейский истребительный авиационный полк, которым командовал подполковник И. Дзусов. В этой части выросли шесть Героев Советского Союза: братья Борис и Дмитрий Глинка, старшие лейтенанты П. М. Берестнев, Н. Е. Лавицкий, Д. И. Коваль, младший лейтенант Н. Д. Кудря. Менее чем за месяц летчики этого полка сбили 84 вражеских самолета.

Более других отличился Дмитрий Борисович Глинка, ставший впоследствии дважды Героем Советского Союза. Его боевые успехи служили примером не только для однополчан, но и для летчиков других авиачастей. Счет уничтоженных им самолетов рос постоянно. 28 марта Дмитрий сбил 14-й самолет. 31 марта - 16-й, 21 апреля - 21-й. Характерно, что в этот день указом Президиума Верховного Совета Союза ССР ему было присвоено высокое звание Героя Советского Союза, а его брат Борис довел свой боевой счет до 10 сбитых вражеских самолетов.

Младший брат Дмитрий уже обрел славу аса, когда Борис прибыл в полк из авиашколы, где работал инструктором. Летая вместе, крылом к крылу с младшим братом, старший брат старался не отставать от младшего и тоже заслужил высокое звание Героя, которое было присвоено ему в мае того же года.

Подвиги Дмитрия Глинки вызывали чувство гордости и радости у всех воинов фронта, служили для них примером. 12 апреля наша армейская газета "Крылья Советов" вот так описала воздушный бой с его участием. "Две пары истребителей поднялись с полевого аэродрома. Они взлетели для борьбы с немецкой авиацией над линией фронта. В районе боевых действий наших наземных войск летчики распределились по высотам: Глинка с напарником ушел вверх, а Лавицкий с товарищем остался внизу.

Первым заметил врага Лавицкий. Смело вступив в бой с двумя "мессершмиттами", он передал по радио: "Д. Б. и Б. Б., я держу двух "мессеров". Бейте их сверху".

"Д. Б. и Б. Б." были позывные Дмитрия Борисовича и Бориса Борисовича. Далее газета рассказывала о том, как Дмитрий Глинка, устремившись на врага, с короткой дистанции сбил ведущего пары. Второй немецкий летчик попытался уйти от удара пикированием, но его настиг и сбил Лавицкий. "Это была семнадцатая победа старшего лейтенанта Глинки и тринадцатая победа Лавицкого",- сообщала газета.

Связисты Н-ской части, прочитав это сообщение, написали Глинке письмо, которое было опубликовано в газете. "...Дорогой товарищ Глинка! С большой радостью мы узнали о том, что Вы лично сбили 17 фашистских самолетов. Наши сердца наполнились гордостью за свою великую Родину-мать, воспитавшую таких богатырей, как Вы и Ваши боевые товарищи",- писали солдаты и обещали работать еще лучше, безукоризненно обслуживать всеми видами связи органы управления действующих подразделений. "Ваши героические подвиги,- говорили они,воодушевляют и вдохновляют нас на самоотверженный труд во славу нашей Отчизны".

Отвечая им, Глинка писал: "Мы, летчики, хорошо знаем, какую большую помощь оказываете вы нам в бою, самоотверженно обеспечивая авиацию бесперебойной связью.

Работайте, товарищи, еще лучше. Ваш доблестный труд является вкладом в наше общее дело победы".

Говоря о летном мастерстве Дмитрия Глинки, следует прежде всего остановиться на его излюбленных приемах боя. Он атаковал противника внезапно и стремительно, всегда действовал по принципу: бей с ходу, молниеносно, наверняка.

Из всех способов боевых действий Дмитрий предпочитал "охоту" - свободный поиск противника и уничтожение его. Маршрут и высоту полета он выбирал по своему усмотрению. Уйдя за линию фронта и обнаружив врага, Глинка вступал с ним в бой при самых выгодных для себя условиях.

На основе личного опыта Дмитрий убедительно обосновал роль и место асов в группе.

Если они уходили на задание чуть позднее основной группы летчиков, то, прибыв в указанный район, стремительно и внезапно атаковали противника, нарушали его боевой порядок и, вызвав панику у вражеских летчиков, поодиночке уничтожали их.

В случае когда воздушная схватка только предвиделась, асы направлялись в тыл противника, чтобы перехватить его самолеты перед линией фронта.

Тактика Дмитрия Глинки была обоснована и проверена в боях. Об одном из них мы здесь и расскажем.

Шесть самолетов, ведомые Дмитрием Глинкой, вышли за линию фронта, имея задачу не допускать вражеские бомбардировщики к боевым порядкам своих наземных войск. В случае встречи с крупными силами противника шестерка должна была сковать их боем и вызвать подкрепление.

Строй советских истребителей состоял из трех ярусов. На высоте 5000 метров шел старший лейтенант Берестнев со своим ведомым, на 500 метров ниже его пара Глинки, а под ним, на высоте 4000 метров, - пара старшего лейтенанта Микитянского.

За линией фронта патруль обнаружил четверку Ме-109. Зная по опыту, что и вторая вражеская группа должна находиться где-то поблизости, Дмитрий приказал верхней паре подняться еще выше, а нижней - сковать боем противника. Сам с ведомым остался на прежней высоте в готовности прийти на помощь другим.

Первой же атакой Микитянский и его напарник сбили один самолет, но тут же сами подверглись нападению второй пары "мессеров". Резким маневром наши летчики ушли из-под огня, а гитлеровцы при наборе высоты попали под удар пары Дмитрия Глинки. Оба "мессершмитта" были моментально сбиты.

Что получилось в результате этого скоротечного боя? Выходя из-под удара, пара Микитянского оказалась выше, а Берестнева -

ниже всех, командирская же вновь заняла среднее место. Боевой порядок, таким образом, переместился вверх на 1000 метров.

Перестроение оправдало себя: вторая четверка Ме-109, спешившая на помощь первой, оказалась между верхней и средней нашими парами. Атакованные снизу и сверху, фашисты потеряли еще две машины. Сбив пять вражеских истребителей, советские летчики не потеряли ни одного.

В данном бою проявились все лучшие качества советских асов: смелость, тактическая грамотность, умение четко взаимодействовать между собой, взаимная выручка, воля к победе.

Тщательные разборы воздушных боев, беседы ветеранов с молодыми пилотами, доклады и занятия, проводимые на основе ратного опыта, были основными способами совершенствовании мастерства летчиков полка Дзусова.

В середине апреля, когда в связи с участившимися налетами вражеской авиации на Краснодар сложилась довольно напряженная воздушная обстановка и возникла необходимость дать истребительным частям подробные указания о способах и приемах борьбы с вражескими бомбардировщиками, отделение оперативного отдела по использованию опыта войны, возглавляемое Г. А. Пшеняником, подготовило специальную методическую разработку. Но перед тем как разослать по частям, мы обсудили ее на совещании летного состава 45-го гвардейского истребительного авиаполка. Содержательные выступления истребителей Дзусова намного обогатили этот важный документ. В окончательной редакции методическая разработка явилась хорошим пособием для всех авиаторов нашей армии.

В борьбе за господство в воздухе большую роль наряду с истребителями сыграли штурмовики и бомбардировщики. Они не только надежно прикрывали свои наземные войска, но и при необходимости вели упорные воздушные поединки с самолетами противника. Экипажи проявляли образцы героизма и стойкости, самоотверженности и мастерства.

21 апреля восемь Ил-2 805-го полка штурмовали боевые порядки гитлеровцев в районе Новороссийска. При подходе к городу по ним открыли огонь зенитки. Одним из снарядов был поврежден самолет младшего лейтенанта Н. В. Рыхлина. Летчик отстал от группы, а поскольку обстановка была сложной, истребители прикрытия не заметили этого. Зато пара фашистов увидела свою вероятную жертву. Один из них сразу же ринулся к "илу", а второй остался наверху. Воздушный стрелок С. Ефременко отбил атаку. Но минуты через три к нему устремился второй Ме-109. Сержант встретил его метким огнем. Фашист не

успел отвернуть в сторону. С дымящим мотором он проскочил под штурмовиком и оказался в зоне огня летчика. Младший лейтенант Рыхлин незамедлительно воспользовался этим моментом. Объятый пламенем "мессер" беспорядочно полетел вниз.

Увидев еще одного "мессершмитта", идущего в атаку, Рыхлин развернул машину и ударом в лоб сбил и этот истребитель.

Четвертый "мессер" настиг "ильюшина" в районе Калабатки, атаковал его сзади сверху. Рыхлин резким разворотом вправо уклонился от пушечных очередей фашиста. Лишь один вражеский снаряд слегка зацепил плоскость его машины.

Бой проходил на глазах у наших пехотинцев, которые восхищались мужеством и мастерством экипажа. Наблюдавший за этим боем командир стрелкового корпуса представил Рыхлина и Ефременко к награждению орденом Красного Знамени.

О победе отважного экипажа стало известно командующему ВВС Красной Армии маршалу авиации А. А. Новикову, находившемуся в это время на Северо-Кавказском фронте в качестве представителя Ставки Верховного Главнокомандования. Вскоре был издан специальный приказ Наркома обороны. В нем говорилось: "Младший лейтенант Рыхлин как верный сын своей Родины, хорошо знающий возможности Ил-2, несмотря на то что остался один на поле боя, мужественно и отважно вступил в бой с численно превосходящим противником.

Правильно, тактически грамотно используя огонь своего самолета и искусно маневрируя, летчик дал возможность своему стрелку вести прицельный огонь по атакующим самолетам противника. Горя желанием победить врага, младший лейтенант Н. В. Рыхлин и сержант И. С. Ефременко сбили два истребителя противника, которые упали на нашей территории, а два других вышли из боя и удрали на свою территорию. Несмотря на полученные в бою ранения, младший лейтенант Н. В. Рыхлин посадил поврежденный самолет на свой аэродром".

Военный совет 4-й воздушной армии высоко оценил подвиг отважных воинов. Н. В. Рыхлина назначили командиром звена и повысили в воинском звании до старшего лейтенанта. Сержант И. С. Ефременко стал младшим лейтенантом. Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 24 мая 1943 года Н. В. Рыхлин и И. С. Ефременко были удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

Еще один яркий пример мужества. Группа штурмовиков Ил-2, сбросив над заданной целью бомбы, стала выполнять второй заход. Но как раз в этот момент на нее напали вражеские истребители.

В ходе боя один из "фокке-вульфов" оказался впереди самолета капитана Еременко. Летчик использовал это мгновение. Он поймал вражескую машину в прицел и меткой очередью сбил ее. Но и сам оказался в опасности: немецкий истребитель зашел в хвост его самолету. Чтобы ударить наверняка, фашист подкрался снизу.

- "Мессершмитт" атакует! - предупредил командира воздушный стрелок ефрейтор Тоток.

Летчик мгновенно перевел самолет в набор высоты, чтобы дать стрелку-радисту возможность открыть огонь в упор. После меткой пушечной очереди "мессершмитт" с отсеченным крылом рухнул на землю.

Что вдохновляло людей на массовый героизм? Прежде всего, жгучая ненависть к врагу, непоколебимая вера в правоту нашего дела, беспредельная преданность народу и партии, любовь к Родине. Эти качества советских авиаторов отмечены в письме-завещании летчика-штурмовика Ивана Гончарова, смертельно раненного при атаке одного из вражеских объектов на Кубани. "Тасенька,- писал он своей жене,- строй свою жизнь так, как будет лучше для тебя. Прошу тебя, милая, воспитывай сына в духе ненависти к фашистскому зверю, залившему весь мир кровью. Я отдал жизнь за Родину, за счастье твое и Вити, за будущее моего народа...

Не грусти, дорогая подруга! Скажи сыну: пусть будет предан Родине, как его отец, пусть любит свой народ и мстит за меня. Тебе же, Тасенька, желаю многолетней счастливой жизни и здоровья.

Помни, милая, что я тебя очень любил до последней минуты, с любовью и умер. Не желал я смерти, но при встрече с ней мне было не страшно, ибо я знал, что ты достойно воспитаешь сына, а моя жизнь отдана за дело дорогой и любимой Советской Родины.

Целую тебя и обнимаю крепко, крепко. Поцелуй за меня сыночка и успокой его. Пусть знает Витя, что его отец был гвардейцем, летчиком-штурмовиком и погиб за его счастье, его будущее.

Твой Ваня".

Трудно подыскать слова, чтобы полностью выразить все благородство и величие души рядового советского летчика Ивана Гончарова, подвиг которого был олицетворением тысяч ему подобных бойцов.

В сражениях на Кубани в качестве летчиков, авиатехников, механиков, мотористов и оружейников принимали активное участие девушки.

В Военно-Воздушных Силах Красной Армии было три

женских полка (истребителей, пикирующих и легких ночных бомбардировщиков), сформированных в 1942 году Героем Советского Союза Мариной Михайловной Расковой.

Трудно переоценить их вклад в дело победы над фашизмом. Они беспощадно громили ненавистного врага. Одни на скоростных Пе-2 обрушивали мощные бомбовые удары по вражеским укреплениям, другие на тихоходных По-2 создавали по ночам невыносимые условия для гитлеровских оккупантов, деморализуя их и сея среди них панику. Третьи, летая на "яках", вели жестокие воздушные бои, прикрывая наши войска и важные объекты. Многие из женщин отдали жизнь во имя великой цели. Благодарная Родина по достоинству оценила их подвиги, а самым отважным присвоила звание Героя Советского Союза.

На нашем фронте успешно воевали полки как скоростных, так и легких ночных бомбардировщиков. Их боевые дела - пример для подражания. Любое задание, в какой бы сложной обстановке оно ни выполнялось, было всегда им под силу. Высокий боевой дух, мужество, воля к победе - вот наиболее характерные черты наших "крылатых" женщин.

...Апрельской ночью 1943 года в районе Новороссийска командир экипажа Евдокия Носаль и штурман Ирина Каширина выполняли второй полет на боевое задание. Опытная и смелая летчица, имевшая к этому времени уже 353 боевых вылета, уверенно вышла к цели. Во время бомбометания вражеские зенитки открыли огонь. Умело используя маневр, Носаль ушла из зоны огня и взяла курс на свою территорию. Но примерно через три-четыре минуты ее самолет был атакован "мессершмиттом". Противник имел преимущества и в скорости и в вооружении. Евдокия Носаль маневрировала, уходя от прицельного огня, но все-таки некоторые снаряды настигали ее машину.

Очередной удар пришелся по кабине. Вспышка на мгновение ослепила Ирину Каширину. Потом она почувствовала, что По-2 беспорядочно падает, и, взглянув на подругу, увидела, что та уткнулась головой в приборную доску...

Оказавшись в такой сложной обстановке, Каширина решила вывести машину в горизонтальный полет. Еще недавно она работала механиком, любила свое дело, но ей хотелось летать, бить фашистов, и девушка настояла на своем. За короткий срок Каширина переучилась на штурмана, и вот в 43-м полете случилась беда. Ее любимая подруга летчица убита и неподвижно замерла, крепко сжав руками штурвал.

С большим трудом Ирине удалось взять на себя ручку управления. Выровняв машину, она осмотрелась: впереди показался горный хребет. Началась сильная болтанка, и

Каширина решила обойти горы по ущелью.

Благополучно миновав это опасное место, Ирина "привязалась" к железной дороге и по ней долетела до линии фронта. Здесь снова попала под зенитный огонь. Ей хотелось обойти опасность, но сознание, что силы ее иссякнут и она не сможет посадить самолет, влекло ее только вперед. Наконец показался аэродром. Ирина вспомнила, как ее подруга производила расчет на посадку. Повторяя ее действия, сконцентрировав всю волю, она сумела приземлиться.

Гвардии младшему лейтенанту Евдокии Носаль было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза, а Ирина Каширина была удостоена ордена Ленина.

Примером мужества и боевого мастерства женщин-летчиц служит воздушный бой девяти самолетов Пе-2 с восьмеркой Ме-109.

Это случилось 2 июня 1943 года. Девятка "петляковых" во главе с командиром эскадрильи капитаном Е. Тимофеевой следовала в хвосте колонны, насчитывавшей 27 самолетов. Из-за сильной облачности на маршруте от "петляковых" оторвалась шестерка сопровождающих их "лавочкиных". Этим и воспользовались вражеские истребители: в момент нанесения удара по цели девятку капитана Тимофеевой атаковали восемь Ме-109.

Первый удар они нанесли по звеньям, шедшим сзади сверху. Однако советские летчицы не растерялись, проявили не только мужество, но и воинское мастерство. Отражая атаки, они сразу же поднялись вверх, к нижней кромке облаков. "Мессершмитты", потеряв возможность нападать организованно сверху, рассыпались и стали действовать в одиночку, с разных направлений.

Сохраняя боевой порядок, маневрирующие экипажи бомбардировщиков встречали фашистов мощным сосредоточенным огнем. Первый вражеский истребитель сбила М. Долина, второй - А. Скобликова, третий совместно уничтожили Е. Тимофеева, К. Фомичева и М. Кириллова, четвертый сожгли В. Матюхина и М. Федотова.

Экипажи О. Шолоховой и А. Язовской тоже успешно отразили несколько атак истребителей. Они оказали группе неоценимую помощь.

Пикирующие бомбардировщики успешно выполнили основное задание. Здесь проявились и хорошая слетанность эскадрильи, и умелая организация наблюдения за воздухом, и четко налаженное взаимодействие.

Одной из самых оперативных и действенных форм помощи

политработников командирам в решении поставленных задач являлись боевые летучки. Проводились они в конце дня и продолжались минут 15 - 20. Летчики-коммунисты обменивались опытом выполнения боевых заданий, выявляли недостатки и способы их устранения. Нередко опытные авиаторы в качестве партийного поручения получали задание присмотреть в воздухе за молодым летчиком, оказать ему, если понадобится, помощь.

Такая практика получила широкое применение, например, в 979-м истребительном авиаполку. Секретарем партбюро там был капитан Рубан. На одной из летучек ведущий капитан В. И. Федоренко рассказал, что при выполнении задания молодой летчик Александров отстал от товарищей и тем самым поставил в опасное положение не только себя, но и всю группу.

Выслушав мнение коммунистов, капитан Рубан поручил члену КПСС В. И. Гудкову побеседовать с Александровым, оказать ему необходимую помощь. Советы опытного товарища возымели свое действие: летчик исправил ошибки и в последующие дни образцово выполнял боевые задания.

Когда встал вопрос о сколачивании пар, о внедрении их в боевой порядок, от чего зависела тактика, в том числе и использование вертикального маневра, коммунисты показали пример в решении этих вопросов. Образцом грамотных действий стали пары Дрыгина и Вишневецкого, Покрышкина и Речкалова, а также братьев Глинка...

В состав 4-й воздушной армии прибыл 3-й истребительный авиакорпус. Надо было в самый короткий срок передать его летчикам боевой опыт. С этой целью в его части мы направили своих мастеров воздушного боя коммунистов Покрышкина, Фадеева, Речкалова, братьев Глинка, Крюкова и других. В течение нескольких дней они познакомили друзей с особенностями действий и сделали немало боевых вылетов в качестве ведущих.

Опыт прославленных асов передавался молодежи средствами не только устной пропаганды, но и печатной. Трибуной передового опыта была, в частности, газета 4-й воздушной армии "Крылья Советов", которая начала выходить в ноябре 1942 г. На ее страницах публиковались материалы, посвященные решению двух основных задач: первая - воспитание у воинов-авиаторов глубокого чувства патриотизма, ненависти к врагу; вторая - оказание помощи личному составу в повышении боевого мастерства. Редактор В. И. Поляков постоянно встречался с работниками штаба, оперативного отдела, со мной, имел хорошо сколоченный коллектив литсотрудников, широкий актив военкоров. Все это давало возможность газете оперативно и со знанием дела рассказывать о воздушных боях, об успехах и

неудачах, о новинках в тактике.

Как лучше освещать боевой опыт на страницах газеты, как лучше помочь авиаторам? С этим вопросом обратились в полки офицеры редакции С. С. Мунтян, В. М. Бабак, С. Е. Кузьменко, А. В. Бойчевский, И. Н. Местер, И. Г. Цветков, В. П. Минко и другие. Они говорили с летчиками, их командирами, а некоторые даже летали в качестве воздушных стрелков на Ил-2. Так в "Крыльях Советов" появилась "Трибуна боевого опыта". Под этой рубрикой помещались статьи, в которых описывались воздушные бои, штурмовки и бомбометания, помещались схемы атак и наиболее выгодных построений, давались рекомендации, как лучше организовать сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков, а также прикрытие наземных войск.

Вполне понятно, что авторами таких материалов были опытнейшие авиаторы, которым действительно было чем поделиться со своими товарищами. На тему "Как маневрировать летчику-штурмовику в воздушном бою с истребителями" выступил гвардии майор Н. А. Зуб. Это был летчик высокой культуры, умелый воспитатель бойцов. Его статью изучили на командирских занятиях с летным составом.

Статью "Бой штурмовиков с вражескими истребителями" написал лейтенант В. Б. Емельяненко, не раз выходивший победителем в воздушных поединках с противником. Этот материал оказал большую помощь не только рядовым летчикам, но и ведущим групп.

С интересной, проблемной корреспонденцией "Место аса в групповом бою" выступил Д. Б. Глинка. Он обосновал идею использования опытных воздушных бойцов не только в качестве ведущих, но и в качестве свободных "охотников" за вражескими самолетами.

Его предложение мы осуществили на практике.

Герой Советского Союза капитан Н. К. Наумчик, проанализировав несколько воздушных боев на Як-1 с вражескими истребителями, написал статью "Бой "Яковлева" на вертикальном маневре", в которой убедительно доказал, что новая техника требует и новых методов ее применения. Он предлагал решительно отказаться от старых навыков пассивного боя на горизонтальном маневре, который вынужденно применялся на нескоростных самолетах И-16 и И-153. Помню, эту статью по моему указанию изучили со всем личным составом полков.

Кубанский период характеризовался массовым применением авиации. Поэтому очень важно было помочь летчикам найти наиболее эффективные методы атаки больших групп

бомбардировщиков противника, не дать им возможности бомбить наши войска. Со статьей на эту тему в газете выступил командир эскадрильи А. И. По-крышкин. Автор рассматривал схему вариантов борьбы с различными группами вражеских самолетов, давал советы, анализировал, делал выводы.

Серию писем к молодым летчикам опубликовал Герой Советского Союза Петр Козаченко. Командир полка, прославленный истребитель, мастер разведки, он всегда шел впереди своих летчиков, сражался с врагом отважно, умело, а разборы полетов и воздушных боев в буквальном смысле сделал школой ратного мастерства.

Учитывая возросшую роль штурмовиков в наступательных операциях Красной Армии и то, что враг усилил свою противовоздушную оборону за счет зенитных средств, газета по рекомендации политотдела и руководящего летного состава решила открыть заочную тактическую конференцию по использованию противозенитного маневра. Первым выступил со статьей "Система противовоздушной обороны противника" начальник разведотдела воздушной армии подполковник В. Ф. Воронов. Он рассказал, как у врага организована ПВО тыловых частей, маршевых колонн, переднего края обороны; познакомил летчиков с немецкими зенитными орудиями, системой огня и другими данными, представлявшими интерес для штурмовиков.

Высказали свои предложения также и летчики, особенно те, кто имел опыт борьбы с зенитной артиллерией противника, хорошо маневрировал над целью. Так появились статьи майора М. И. Бахтина "Боевой порядок штурмовиков в зоне зенитного огня", лейтенанта Б. С. Левина "Подавление зенитных точек противника", лейтенанта Н. А. Бондаренко "Маневр замыкающей группы", старшего лейтенанта Д. Е. Тавадзе "Атака цели с разворота", майора К. Д. Бочарова "Борьба с ПВО противника ночью", подполковника Кужелева "Роль ведущего группы бомбардировщиков", старшего лейтенанта И. Г. Цветкова "Бой бомбардировщиков с истребителями ночью".

Итоги заочной тактической конференции подвел Герой Советскою Союза гвардии полковник С. Г. Гетьман в статье "Приемы противозенитного маневра". Он предложил ряд схем построения штурмовиков при атаках различных целей, прикрываемых зенитным огнем. Этот методический материал представлял большую ценность для летчиков-штурмовиков.

Так партийно-политическая работа, которой активно занималась и газета "Крылья Советов", способствовала воспитанию героев, повышению авангардной роли коммунистов и комсомольцев в ходе воздушных сражений, совершенствованию

тактических приемов боя скоростных истребителей, обобщению и внедрению боевого опыта.

Успешные действия летчиков немыслимы без кропотливой и напряженной работы воинов тыла, инженерно-авиационной, аэродромной и других служб, составляющих целый комплекс органов наземного обеспечения боевых частей и соединений.

Обратимся к примерам.

За время Крымской операции было израсходовано бензина более 12 000 тонн. А сколько боеприпасов! Только на один день 29 апреля полкам и дивизиям потребовалось 2862 авиабомбы, 779 реактивных снарядов, 36 000 снарядов для бортовых пушек.

Помимо запасов авиатехимущества, имевшегося на складах, с 24 апреля по 12 мая 1943 года из центра и с заводов Наркомата авиационной промышленности мы получили дополнительно: 49 авиационных моторов, 137 радиаторов, 90 воздушных винтов, 79 колес разных размеров, 163 камеры, 65 покрышек. Чтобы доставить все это на главную базу, находившуюся на аэродроме Пашковская, потребовалось совершить 93 самолето-рейса.

Для отправки имущества с главной базы в полки и дивизии было выделено 8 вагонов, 38 самолетов, 50 трехтонных автомашин. Если к тому же добавить, что за транспортными самолетами специально охотились немецкие истребители, а над дорогами висели бомбардировщики, можно понять, какая нужна была четкость в организации материально-технического обеспечения, каких усилий все это стоило.

Исключительно важным, но трудным делом была эвакуация самолетов с мест вынужденных посадок. С этой целью мы создали 12 технических команд. Нередко самолеты извлекались из плавней, лиманов, заболоченных мест. Порой приходилось прибегать к помощи водолазов.

Наибольшее количество машин, совершивших вынужденную посадку, находилось неподалеку от линии фронта, и работы производились в непосредственной близости от противника, часто под обстрелом. Из 851 самолета, эвакуированного в период кубанских боев, 471 ремонтники восстановили, 307 разобрали на запасные части и 73 сдали в металлолом.

А можно ли измерить труд людей, строивших аэродромы, командные пункты, землянки для различных работ и жилья! К началу апреля 1943 года мы имели 35 летных полей, 23 командных пункта, 31 землянку, 308 капониров для самолетов. Все это обеспечивало боевую деятельность авиации лишь в первый период операции, до подхода соединений, приданных на усиление Ставкой. Поэтому пришлось принять срочные меры по подготовке передовых аэродромов, восстановлению точек,

отбитых у противника, по дальнейшему изысканию и строительству новых взлетно-посадочных площадок. С 3 апреля по 10 июня мы построили 16 летных полей, 5 командных пунктов-убежищ, 62 упрощенных командных пункта, 112 жилых и 27 технических землянок, 9 медпунктов, 987 капониром для самолетов.

На большей части аэродромов, находившихся на освобожденной территории, восстановительные работы проводились, как правило, ночью, потому что противник обстреливал их минометным и артиллерийским огнем.

Для руководства боевыми действиями авиации мы построили в районе станицы Абинская комплекс командного пункта. Он состоял из 6 сооружений, в том числе 3 убежищ, защищенных от 100-килограммовых бомб. Работы производились под частыми бомбежками и были закончены за четверо суток, что обеспечило командованию нормальные условия для руководства боевыми действиями авиации.

Чтобы представить объем всех работ по аэродромному обеспечению боевой деятельности 4-й воздушной армии только в районе Крымской, достаточно сказать, что их стоимость составила по тем ценам 2 миллиона 314 тысяч рублей.

По мере освобождения Таманского полуострова были подготовлены аэродромы: Киевская, Варениковская, Курганская, Гостагаевская, Джигинская, Первомайская (Пиленково), Вышестеблиевская (Южный). Это обеспечило

максимальное приближение авиации к линии боевого соприкосновения, способствовало скорейшей ликвидации остатков группировки немецко-фашистских войск.

Огромную роль в сохранении материальной части от налетов вражеской авиации сыграли ложные аэродромы и различного вида маскировки. К началу Крымской операции мы имели 20 таких площадок, на которых было установлено 160 макетов самолетов, 36 автомашин, имитировано 164 обвалованных места стоянок самолетов и автомашин, 100 щелей, 65 землянок, 11 складов... Позже количество ложных аэродромов было увеличено до 26.

В марте - июне 1943 года 15 ложных аэродромов подверглись нападению вражеской авиации. Немцы сбросили огромное количество бомб, предназначенных для уничтожения нашего самолетного парка. Большинство ложных аэродромов гитлеровцы бомбили по нескольку раз. Так, например, Армавир - 3 раза, Краснодарский - 4, а Славянская - 34.

Применялись и простые, более дешевые средства маскировки: рассредоточение и окапывание материальной части, накрытие

капониров маскировочными сетками, вынесение мест ремонта самолетов за пределы стоянок боевой исправной авиатехники. Аэродромы Нововеличковая, Новотитаровская, Пашковская, Поповическая и другие имели десятки километров рулежных дорожек, которые, как паутина, расходились от летного поля, уменьшая вероятность потерь боевой техники от налетов авиации противника.

Отступая, враг минировал все что можно: аэродромы, населенные пункты, дороги. Поэтому минно-саперные взводы батальонов аэродромного обслуживания первыми вступали на освобожденную территорию, чтобы обеспечить полкам условия для нормальной работы и жизни. При разминировании аэродрома Киевская они сняли и обезвредили 10 928 различных средств подрыва. Кроме того, в населенном пункте Киевская пришлось разминировать все дома, сады, огороды...

На аэродроме и в населенном пункте Курганская саперы извлекли 3037 различных мин и фугасов. Снабженные взрывателями замедленного действия, они выводили из строя технику, служебные здания, мешали боевым действиям. Пришлось затратить немало усилий и времени для того, чтобы привести аэродром в порядок.

С исключительным напряжением трудились воины инженерно-авиационной службы во главе с генералом И. П. Осипенко, сменившим на этом посту генерала П. В. Родимова в феврале 1943 года.

В марте с ремонтом и восстановлением материальной части создалось угрожающее положение. Весенняя распутица вывела из строя многие аэродромы, сделала дороги непроходимыми для автотранспорта. Количество неисправной техники составляло 32 процента. У нас не хватало моторов, запасных частей, расходных материалов, особенно красок и лаков. Вдобавок ко всему, ремонтники воздушной армии располагали весьма небольшими средствами. Три стационарные авиамастерские располагались на большом расстоянии от полков; полевых авиамастерских, которые базировались совместно с авиадивизиями, явно не хватало; ПАРМ-1 (полевые авиаремонтные мастерские), приданные полкам, не имели своего хозяина-инженера, так как находились в штате тыловых органов и, естественно, не отвечали тем требованиям, которые к ним предъявлялись.

Генерал И. П. Осипенко правильно сориентировался в сложившейся ситуации. Поняв, что вся тяжесть работ ложится на полевую ремонтную сеть, на полки, он поставил вопрос о формировании специального отдела при воздушной армии с непосредственным подчинением его главному инженеру. Его

предложение было реализовано.

ПАРМы стали ближе к нуждам и потребностям частей. Появилась возможность оперативнее и более гибко использовать их средства для ремонта машин, осваивать сложнейшие процессы и технологию восстановления самолетов в полевых условиях. Личный состав ПАРМов стал повседневно учиться, совершенствовать технологию и качество ремонта.

В апреле, когда в состав 4-й воздушной армии вошли части 5-й воздушной армии и прибыли соединения из резерва Ставки Верховного Главнокомандования, наша ремонтная сеть стала значительно богаче. Теперь мы имели четыре стационарные и четыре подвижные железнодорожные авиамастерские, пять ПАРМ-3 и шестьдесят две ПАРМ-1. Однако и эта сеть не могла обеспечить потребности восстановления материальной части, потому что в отдельные дни наиболее напряженных боев из строя выходило до пяти процентов самолетов. Пришлось маневрировать силами ремонтников. Так, из состава стационарных авиамастерских Осипенко выделил еще четыре ПАРМ-1 и расположил их на аэродромах, с которых велась наиболее интенсивная боевая работа. Для ускорения ремонта создавались бригады из технического состава, не имеющего самолетов.

Рекордным периодом восстановления материальной части был май. Силами мастерских и технического состава полков было возвращено в строй 1700 самолетов. За весь же период боев на Кубани ремонтной сетью армии восстановлено 4013 самолетов и 297 моторов.

И еще одно доброе слово в адрес наших механиков, техников, инженеров. Когда из-за бездорожья, растягивания тылов и баз снабжения полки стали испытывать недостаток боеприпасов, специалисты провели испытания и установили возможность применения некоторых типов авиабомб немецкого производства с нашими отечественными взрывателями при незначительной их реконструкции. Летчики стали громить врага его же бомбами.

Оперативная пауза длилась довольно долго - с начала июня по 6 сентября. В этот период проводились частные операции, однако они, можно сказать, не изменили конфигурацию линии фронта. Отдельные части нашей воздушной армии поддерживали наземные войска, но в основном мы готовились к решающим боям за освобождение Таманского полуострова, который все еще находился в руках гитлеровцев.

Как всегда, боевая подготовка личного состава организовывалась на основе накопленного опыта. Ее главной формой были летно-тактические конференции в полках и дивизиях. Одновременно велась большая работа но вскрытию

системы вражеской обороны: летчики произвели аэрофотосъемку на всю ее глубину; фотопланшеты размножались и рассылались в штабы общевойсковых армий, стрелковых корпусов, а также в авиационные части; по данным аэрофотосъемки штаб Северо-Кавказского фронта изготовил специальные топографические карты, которые впоследствии во многом помогли наземным войскам при прорыве Голубой линии.

Разгром немецко-фашистских армий под Орлом, Белгородом, Харьковом, продвижение наших войск к нижнему течению Днепра создали благоприятные условия для перехода в наступление Северо-Кавказского фронта. Правда, таманский плацдарм уже потерял для немцев прежнее значение, теперь они не помышляли использовать его для нового наступления на Кавказ, но тем не менее продолжали укреплять оборону. Владея портами полуострова, враг обеспечивал себе свободу действий на морских коммуникациях и в то же время ограничивал возможности нашего Черноморского флота. Кроме того, таманские позиции прикрывали подступы к Крыму - авиационной базе неприятеля.

Войска Северо-Кавказского фронта получили задачу ликвидировать таманскую группировку противника и не допустить ее эвакуации в Крым. Главным препятствием в успешном выполнении этой задачи являлась Голубая линия - мощный оборонительный рубеж, на котором, продвинувшись на глубину около десяти километров, 10 мая 1943 года остановились и закрепились части 56-й армии.

К сентябрю против войск нашего фронта в составе 9, 56 и 18-й армий оборонялась 17-я немецкая армия, уступавшая нам по численности войск почти в полтора раза. Авиационная группировка противника состояла из 300 самолетов, 4-я воздушная армия насчитывала 599 боевых самолетов, ВВС Черноморского флота - 450.

Замысел фронтовой операции заключался в следующем: 9-й армии во взаимодействии с Азовской флотилией наступать на Темрюк и Варениковскую, 56-й армии - на Гладковскую и Гостагаевскую, 18-й армии совместно с десантом Черноморского флота освободить Новороссийск и наступать на Верхне-Баканский и Анапу. Таким образом, предполагалось рассечь группировку противника, выйти на переправы через р. Старая Кубань и отрезать ей пути отхода к Керченскому проливу.

Освобождение Тамани началось с Новороссийской наступательной операции. Для ее авиационного обеспечения Черноморский флот выделил 88 самолетов, 4-я воздушная армия - 60: 899-й ночной легкобомбардировочный (По-2), которым командовал майор К. Д. Бочаров, и 88-й истребительный (ЛаГГ-3),

возглавляемый Героем Советского Союза майором В. И. Максименко.

Авиаторы должны были обеспечить высадку десанта, взаимодействовать с ним и войсками 18-й армии в боях за овладение городом. Общее руководство возлагалось на командующего ВВС Черноморского флота генерала В. В. Ермаченкова. В ночь на 10 сентября в Новороссийском порту был высажен наш морской десант. Высадке моряков предшествовал массированный огонь артиллерии и удары ночной бомбардировочной авиации по береговым и городским укреплениям противника. Главная цель этих действий - отвлечение внимания немцев.

Непосредственно перед высадкой ночники подвергли бомбардировке узлы управления и связи противника в предместье Кирилловки. Возникшие пожары осветили объекты порта Новороссийск и послужили ориентирами для подходящих торпедных катеров и судов с десантом.

Бомбардировщики шли на город непрерывным потоком и, ориентируясь по вспышкам выстрелов и разрывам снарядов, подавляли огонь артиллерии. Особенно отличились в эту ночь летчики легкомоторного полка К. Д. Бочарова. Боевое напряжение было настолько высоким, что на каждый самолет приходилось по семь-восемь полетов. Можно твердо сказать, что именно По-2 обеспечили высадку морского десанта.

На рассвете пошли в бой штурмовики. Несмотря на сильное огневое противодействие, они с бреющего полета бомбили и расстреливали скопления немецких войск и артиллерии, штурмовали отдельные дома и дзоты. Истребители, прикрывавшие "ильюшиных", одновременно с выполнением основной задачи нередко сами штурмовали наземные цели.

В решающий момент боев за Новороссийск гитлеровцы пытались перебросить на помощь обороняющимся ряд частей с центрального участка Голубой линии. Переброска была обнаружена нашей воздушной разведкой, и в дело немедленно включились полки штурмовой авиации.

Несмотря на упорное сопротивление гитлеровцев, десантники при поддержке авиации продолжали продвигаться вперед, навстречу войскам 18-й армии. Соединившись, они 16 сентября решительным штурмом овладели Новороссийском, важнейшим портом на Черном море.

Поддерживая десантников и войска 18-й армии, наши штурмовики и бомбардировщики в то же время наносили мощные удары по центральному участку Голубой линии в районе Киевская, Молдаванская, Неберджаевская, где части и соединения

Северо-Кавказского фронта перешли к решительному ее штурму.

16 сентября при активной поддержке авиации вражеская оборона была прорвана. Опасаясь быть отрезанными от переправ в Крым, гитлеровцы начали отход на Таманский полуостров.

Основной поток отступающих двигался по двум направлениям - на Темрюк и Джиганское с последующим выходом к портам Чайкино, Кучугуры, Кордон и Тамань. По этим дорогам и начала бить наша штурмовая и бомбардировочная авиация, создавая пробки, дезорганизовывая движение, уничтожая живую силу и технику.

Боевую работу летчиков затрудняли горно-лесистый характер местности, зенитная артиллерия противника и особенно погода - плотные туманы. Осложняли, но не останавливали. Когда нельзя было летать большими группами, экипажи действовали звеньями, парами. Широко применялись полеты штурмовиков и истребителей-"охот-ников" из числа наиболее подготовленных экипажей.

Основные коммуникации отходящих немецких войск прикрывались отдельными парами и небольшими группами (четыре - шесть самолетов) Ме-109. Они уклонялись от прямых встреч с нашими истребителями, старались атаковать внезапно, используя облачность, солнце. Однако их сопротивление было незначительным.

Успешно работала наша авиация по обеспечению высадки и действий на суше морского десанта при овладении Темрюком, на подступах к которому разыгрались ожесточенные бои. Расположенный в самом устье реки Кубани, город был важным опорным пунктом гитлеровцев на левом фланге Голубой линии. Он прикрывал таманскую группировку врага со стороны Азовского моря. Через него проходили коммуникации, связывавшие два полуострова.

В интересах десанта велась систематическая авиационная разведка. Особенно тщательно изучался участок, намеченный для его высадки. Пары и четверки истребителей непрерывно патрулировали над портами в момент сосредоточения там судов и погрузки десанта. На ближних аэродромах стояли в готовности резервные группы дежурных истребителей для усиления прикрытия.

Высадка была назначена на 3 часа 25 сентября 19 43 года. За два часа до ее начала наша бомбардировочная авиация приступила к подавлению огневых средств противника в районе Темрюк, Голубицкая. За 30 минут до высадки ночные бомбардировщики выполняли специальную и довольно необычную задачу - создавали шум для отвлечения внимания

противника в районе Темрюк и тем самым обеспечили своевременный и внезапный подход судов к берегу.

На рассвете, преодолев вражеские укрепления, десант с боями продвинулся на юг и перерезал дорогу Темрюк - Голубицкая, единственную на этом участке коммуникацию гитлеровцев, которая связывала их с портами Керченского пролива. Опасаясь окружения, они начали отход на юг по единственной дороге, идущей через плавни к станице Старотитаровская. Но и эта дорога подвергалась налетам советской авиации и контролировалась пробравшимися к ней через плавни небольшими отрядами нашей пехоты. 27 сентября войска 9-й армии освободили Темрюк.

Фашисты хлынули на западную часть Таманского полуострова, к портам. Но и там их настигали наши штурмовики и бомбардировщики, несмотря на сильное противодействие зенитных средств.

За период операции по освобождению Таманского полуострова с 9 сентября по 9 октября частями 4-й воздушной армии было совершено 10 525 самолето-вылетов, из них: на разведку - 827, на обеспечение морского десанта - 415, для ударов по отходящим войскам - 7423, для бомбометания плавучих средств - 1870. Потоплено 78 единиц плавсредств различного тоннажа, в воздушных боях сбито 57 вражеских самолетов.

Таким образом, советские летчики, прочно удерживая завоеванное ими в сражениях на Кубани господство в воздухе, успешно завершили эпопею боев за Кавказ, вписав славную страницу в историю Великой Отечественной войны.

Глава четырнадцатая. На помощь десанту

Войска Северо-Кавказского фронта приступили к подготовке форсирования Керченского пролива и последующим боям за Крым. В первой декаде октября 1943 года всеми видами разведки было установлено, что противник приступил к совершенствованию своих оборонительных рубежей на побережье и в глубине Крыма. Особое внимание он уделял фортификационным работам на Керченском полуострове.

Наземная обстановка складывалась в нашу пользу: укрепляя и совершенствуя оборону, противник одновременно оттягивал свои силы с Керченского полуострова в Крым, а оттуда перебрасывал их на север - против 4-го Украинского фронта и в район Запорожья. Туда же направлялись войска, выведенные из Тамани.

В Крыму оставалась сравнительно небольшая группировка вражеских войск: восемь дивизий, входивших в состав 3-й румынской армии, четыре отдельных отряда морской пехоты,

десять отдельных дивизионов береговой артиллерии, несколько немецких пехотных подразделений.

Оборона побережья Черного и Азовского морей была плотно насыщена огневыми средствами и в основном представляла собой систему опорных пунктов. Порты были усилены береговой противотанковой артиллерией, побережье минировано и обнесено проволочными заграждениями.

На 1 ноября соотношение сил по авиации было следующим: противник имел 470 самолетов, 4-я воздушная армия - 686. Кроме того, для участия в операции привлекалось до 100 самолетов состава ВВС Черноморского флота. Таким образом, воздушная обстановка, как и наземная, благоприятствовала проведению десантной операции по вторжению в Крым.

На море сложилась несколько иная ситуация. Черноморский флот и Азовская флотилия не располагали достаточным количеством транспортных плавсредств для проведения большой десантной операции, и это, естественно, сужало ее масштабы.

Замысел фронтовой операции заключался в одновременной высадке двух десантов (56-й и 18-й армий) на восточное побережье Керченского полуострова. Главная роль по захвату Керчи отводилась десанту 56-й армии, состоявшему из двух дивизий - 55-й и 2-й гвардейской. Ему предстояло высадиться на побережье северо-восточнее Керчи, в районе Маяк-Еникале. Вспомогательная роль отводилась десанту 18-й армии: в составе 318-й стрелковой дивизии он должен был захватить плацдарм в 20 километрах южнее города - в районе рыбацкого поселка Эльтиген. Севернее находился порт Камыш-Бурун, южнее - поселок коммуны "Инициатива".

Десант на Эльтиген выполнял наиболее трудную часть операции: он шел первым и форсировал пролив в самом широком его месте. Ему предстоял путь длиной 35 километров. Десант 56-й армии находился в лучших условиях: во-первых, Эльтиген оттянул на себя две вражеские дивизии, во-вторых от места посадки (коса Чушка) до места высадки (Маяк-Еникале) было всего пять километров.

Сейчас населенного пункта Эльтиген не найдешь на карте Керченского полуострова: ему дали другое имя - Геройское. Дали в память о подвиге советских воинов, вписавших в историю Великой Отечественной войны яркую страницу. Командовал десантом полковник (ныне генерал) Василий Федорович Гладков, удостоенный за эту операцию звания Героя Советского Союза.

Задача Черноморского флота состояла в том, чтобы обеспечить высадку советских войск; огнем корабельной артиллерии во взаимодействии с береговой и главными силами

авиации флота подавлять противника в районе высадки; обеспечить бесперебойную доставку всех видов снабжения для 56-й и 18-й армий вплоть до начала регулярных перевозок через Керченский пролив. Азовская военная флотилия обеспечивает питание и снабжение десантников.

Задачей 4-й воздушной армии было надежно прикрывать наземные войска и плавсредства как в районах их сосредоточения, так и на переходах, в местах высадки; штурмовыми и бомбардировочными ударами подавить огонь вражеской артиллерии в этих местах, затем обеспечить наступление 56-й и 18-й армий, которым предстояло овладеть городом и портом Керчь, а также населенным пунктом Багерово.

Кроме того, на нашу армию возлагался ряд задач частного порядка, в том числе воздушная разведка на суше и на море, предоперационные действия групп "охотников" от восточного берега Керченского полуострова до Ак-Манайского рубежа, удары по аэродромам противника и т. д.

Мое решение как командующего сводилось к следующему.

В целях достижения внезапности в подготовительный период всю авиацию держать на удаленных от Керченского пролива аэродромах, а перебазирование на исходные рубежи произвести накануне дня операции.

Для снижения активности вражеской авиации в ночь высадки десанта нанести бомбардировочные удары по аэродромам Багерово, Керчь. Повторный налет произвести перед рассветом, используя бомбы как мгновенного действия, так и с замедленными взрывателями; непрерывными ударами одиночных самолетов и пар ночных бомбардировщиков изнурять живую силу противника, подавлять июнь его артиллерии и уничтожать прожекторные установки.

С рассветом без доразведки целей (по данным фотопланшетов) нанести массированный штурмовой и бомбардировочный удары по районам наибольшего сосредоточения артиллерии и живой силы в тактической глубине обороны противника с задачей прижать его пехоту к земле и подавить огонь артиллерии в наиболее ответственный период штурма.

Одновременно с нанесением первого массированного удара иметь резерв штурмовиков (с 7.00 четыре группы и с 10.00 десять групп) для подавления артиллерии и резервов неприятеля, обнаруженных авиаразведкой, и для действия по срочным заявкам наземных командиров.

Непрерывным патрулированием четверок истребителей обеспечить прикрытие десанта в трех основных зонах: No 1 -

высадившиеся части на Керченском полуострове; No 2 - плавучие средства на переходе через Керченский пролив, огневые позиции нашей дальнобойной артиллерии и сосредоточение войск на косе Чушка; No 3 - плавучие средства при отходе их от восточного побережья Керченского полуострова до порта Кучугуры на Азовском море.

Часть сил истребителей 329-й дивизии (60 самолетов) держать в готовности к немедленному вылету на случай усиления патрулей и отражения массовых налетов авиации противника.

В течение первого дня операции парами истребителей нести службу ВНОС и внимательно следить за воздушной обстановкой.

Управление боевыми действиями осуществлять с ВПУ 4-й воздушной армии, расположенного вместе с КП командующего 56-й армией; управление штурмовиками в воздухе возложить на командира 230-й штурмовой дивизии, а истребителями - на моего заместителя генерал-майора авиации С. В. Слюсарева.

Для обеспечения и поддержки действий десанта 18-й армии передать в оперативное подчинение командующего ВВС Черноморского флота 214-ю штурмовую авиационную дивизию.

Все было продумано, предусмотрено, спланировано. Началась подготовка к операции.

Учитывая, что противник сосредоточил против нас 350 бомбардировщиков, мы попросили командующего Военно-Воздушными Силами Красной Армии дать нам еще одно истребительное соединение. Нашу просьбу удовлетворили. Только что сформированная 329-я дивизия генерала А. А. Осипова была вооружена самолетами "аэрокобра".

Одновременно мы начали подготовку новых аэродромов в западной части Таманского полуострова, завоз на них боеприпасов и горючего. Перебазирование туда авиачастей планировалось, как я уже говорил, накануне боевых действий.

Начало операции было назначено в ночь на 28 октября, но из-за резкого ухудшения метеоусловий перенесено на 1 ноября. Однако и в этот день был высажен только десант 18-й армии. Из-за шторма в Керченском проливе войска 56-й армии остались в исходном положении. Но нам стало известно об этом лишь в 6 утра, и авиация, согласно намеченному плану, работала в интересах обоих десантов, выполнив до момента отмены высадки 184 самолето-вылета.

Шторм продолжался два дня. Поэтому из 1051 боевого вылета, запланированного в интересах 56-й армии, 678 пришлось на долю 18-й армии.

Высадка эльтигенского десанта заслуживает более подробного описания.

В 4.30 утра 1 ноября на участке 18-й армии началась мощная артиллерийская подготовка. Через полчаса под прикрытием артогня и бомбовых ударов авиации десантная группа численностью 5000 человек высадилась в районе поселка Эльтиген. В ее состав входили 318-я стрелковая дивизия, морская стрелковая бригада и отдельный батальон морских пехотинцев.

Противник оказывал десантникам очень сильное противодействие. Однако наши легкие ночные бомбардировщики, летая парами и в одиночку, подавляли огонь его артиллерии, гасили прожекторы, изнуряли живую силу.

За 10 - 15 минут до начала высадки авиация перенесла удары в глубину вражеской обороны и на фланги (Камыш-Бурун, Александровка, коммуна "Инициатива"), сбрасывая бомбы по вспышкам артиллерийских выстрелов и по лучам прожекторных установок.

Большую роль в подавлении артиллерии противника сыграли бомбардировщики Б-3. Летая в одиночку и парами, они наносили удары по целям, расположенным в глубине обороны противника, в двух-двух с половиной километрах от берега.

В первой половине дня фашисты, получив подкрепление, перешли в контратаку из района отметки 47,7. Авиация нашей армии сразу же поспешила на помощь десанту: непрерывно до наступления темноты бомбовыми и штурмовыми ударами уничтожала артиллерию, танки и живую силу врага. К ночи все контратаки были отбиты.

Всего в течение 1 ноября было произведено 345 самолето-вылетов, в результате которых уничтожено 5 танков, 20 автомашин и один Ме-109, подавлен огонь 10 батарей полевой артиллерии, взорвано 2 склада, убито и ранено до 130 солдат и офицеров.

2 и 3 ноября противник силами до полка пехоты с танками и штурмовыми орудиями при поддержке массированного огня артиллерии и минометов предпринял 37 контратак. С помощью авиации все они были отбиты, но при этом и десантники понесли большие потери.

Летный состав 4-й воздушной армии, защищая войска, проявлял подлинное мастерство, мужество и отвагу.

2 ноября шестерка "ильюшиных" 722-го штурмового полка во главе с майором Н. А. Юхотниковым получила задачу нанести бомбово-штурмовой удар по танкам и автомашинам противника, сосредоточенным северо-западнее Эльтигена. На маршруте группу Юхотникова и сопровождающих "лавочкиных" из 805-го истребительного авиаполка перенацелили на танки, контратакующие наш десант в трех километрах юго-западнее

Эльтигена.

Прибыв в заданный район, майор доложил на вспомогательный пункт управления:

- Обнаружил двадцать танков. За ними следует вражеская пехота.

С ВПП ответили:

- Атакуйте. Высылаем вторую группу штурмовиков.

Выполнив три атаки по цели с бреющего полета, экипажи "илов" подожгли три танка, разбили четыре автомашины, уничтожили более взвода пехоты. Через 10 минут после возвращения на аэродром майор Юхотников, пересев на другой самолет, возглавил восьмерку Ил-2 и повел ее в тот же район. В результате удара противник потерял еще пять танков. Остальные вместе с уцелевшими пехотинцами отошли на прежние позиции.

Всего за 2 и 3 ноября было произведено 289 самолето-вылетов, уничтожено и повреждено до десяти танков, пятнадцати автомашин, убито и ранено до 200 солдат и офицеров, подавлен огонь трех батарей зенитной артиллерии, взорван склад боеприпасов. В воздушных боях фашисты потеряли семь самолетов. Два из них рухнули на землю, сбитые таранными ударами.

Таран совершили командир первой эскадрильи 47-го штурмового авиаполка ВВС Черноморского флота лейтенант Б. Н. Воловодов и парторг той же эскадрильи младший лейтенант В. Л. Быков. Оба они геройски погибли.

На следующий день генерал-полковник К. Н. Леселидзе телеграфировал генерал-майору авиации С. У. Рубанову, командиру 214-й штурмовой авиационной дивизии. "Передайте летному составу, поддержавшему нас в бою за восточный берег Керченского полуострова, спасибо от пехоты нашей армии. Летчики оказали нам очень большую помощь в отражении 37 контратак, которые противник предпринимал в течение 3 дней. Имена лейтенанта Б. Н. Воловодова и младшего лейтенанта В. Л. Быкова, таранивших самолеты Ю-88, мы занесли в список героев нашей армии".

Чтобы не нарушать последовательности повествования во времени, рассмотрим вкратце обстановку, сложившуюся в 56-й армии. После двухдневного шторма ее войска осуществили десантирование в ночь на 3 ноября. Днем, начиная с момента погрузки частей на корабли, наши истребители непрерывно патрулировали сначала над портами, затем над походными колоннами. Самолеты По-2 наносили сосредоточенные удары по участку высадки. Особенно отличился 889-й Новороссийский ночной легкобомбардировочный полк, которым командовал К. Д.

Бочаров.

Командующий 18-й армией генерал К. Н. Леселидзе высоко оценил работу летчиков этой части: "В период высадки десанта на Керченском полуострове в районе Эльтиген 889-й Новороссийский НЛБАП вполне справился с задачей подавления огневых средств противника и обеспечил высадку войск 18-й армии в указанном районе".

В период с 19 часов 40 минут до 20 часов 15 минут бомбардировщики действовали по боевым порядкам, огневым точкам и артиллерии противника, обеспечивая высадку войск на участке Маяк-Еникале. С 21 часа 25 минут до 21 часа 40 минут по этому участку был нанесен сосредоточенный удар 20 самолетами.

Из-за невозможности выпускать экипажи в ночное время с интервалом менее 1 - 2 минут (ввиду опасности столкновения самолетов) часть из них была поднята раньше. Пока время для нанесения удара не наступило, они находились в зоне ожидания, летая над Керченским проливом, создавали непрерывный шум, который маскировал переход десантных судов.

С подходом кораблей к Керченскому полуострову бомбардировочные удары По-2 отодвинулись вглубь, на подавление артиллерии и огневых точек противника в районе Баксы, отметка 44,8 и Колонка.

Во второй половине ночи погода резко ухудшилась: на высоте 600 метров появилась мощная кучевая облачность, усилился ветер. Однако летчики, ориентируясь по вспышкам выстрелов, точно сбрасывали бомбы на огневые позиции вражеской артиллерии.

С рассветом основная тяжесть обеспечения боевых действий войск легла на штурмовиков. Тесно взаимодействуя с десантниками, они помогли им 3 ноября овладеть маяком Глетки, отбить ряд контратак противника, уничтожив при этом несколько танков, автомашин, орудий, прожекторов, до роты пехоты и склад боеприпасов. Ожесточенный бой шел у горы Хронева.

Борьба за расширение плацдарма происходила на резко пересеченной местности. Это облегчало оборону противника и сильно затрудняло наступление наших войск. Здесь-то и сыграли свою роль "ильюшины". Парами и четверками они, используя складки местности, внезапно появлялись над позициями врага, располагавшегося на обратных скатах высот, и били по ним бомбами, эрэсами, пулеметно-пушечным огнем.

С момента высадки войск 56-й армии основная часть боевой работы авиации выполнялась в ее интересах. Так, 3 ноября из 202 самолето-вылетов 170 произведено для помощи десантникам. Такое же сообщение было и 4 ноября. А на следующий день из

399 самолето-вылетов на обеспечение десанта 56-й армии пришлось 274.

В прикрытии высаживающих войск большую роль сыграла истребительная авиация. Отличились многие полки, в том числе 805-й, которым командовал Герой Советского Союза майор В. А. Колесник. Вот один из примеров мужества и настойчивости летчиков.

Четверка истребителей, возглавляемая заместителем командира части майором И. Р. Демчевым, получила задание вылететь в район высадки десанта. Пробив слой тумана и облачности толщиной более 600 метров, звено взяло курс на запад.

Связавшись с командным пунктом 4-й воздушной армии, на котором находился генерал С. В. Слюсарев, Демчев получил команду: "Следуйте ко мне на максимальной скорости!" Из информации об обстановке стало ясно, что самолеты противника штурмуют десант и что, кроме четверки Демчева, истребителей в воздухе нет.

При подходе к району высадки погода улучшилась, в облаках появились "окна". Снизившись, летчики увидели группу фашистских самолетов численностью до двадцати Ю-87 и Ме-109, штурмующих наши войска. С ходу ударив по шестерке бомбардировщиков, заходивших в атаку, они сожгли один самолет, второй подбили, остальные рассеяли.

Фашистов ошеломило внезапное появление наших истребителей, их дерзкая атака. Но вскоре они вновь собрались и бросились на звено Демчева. В ходе завязавшегося боя лейтенант Б. Диденко уничтожил еще одну машину. Однако и его самолет был поврежден. Теперь их осталось трое: майор Демчев, капитан П. П. Крюков и старший лейтенант А. И. Кокарев. Они успешно дрались с врагом до тех пор, пока их не сменила четверка того же полка во главе с капитаном А. Г. Шишулиным. Так звенья, сменяя друг друга, прикрывали десант в течение трех дней.

Однополчане предполагали, что лейтенант Диденко, выбросившийся с парашютом, погиб. Какова же была их радость, когда на исходе третьих суток он возвратился в часть! Летчик рассказал, что он приземлился в расположении десантников и вместе с ними ходил в бой, заменив выбывшего из строя командира взвода. Командование десанта высоко оценило заслуги лейтенанта Диденко, наградив его за храбрость и самоотверженность орденом Славы II степени (ордена Славы IIIстепени он был удостоен ранее).

Первый десантный эшелон на Эльтигене оказался в исключительно трудных условиях. Воспользовавшись резким

ухудшением погоды, которая затрудняла действия нашей авиации и Черноморского флота, понесшего вдобавок ко всему большие потери при первом рейсе, противник усилил контроль за Керченским проливом. На четвертый день после высадки десанта гитлеровцы блокировали его и с помощью торпедных катеров отрезали от моря. Пополнение его резервами и снабжение боеприпасами крайне осложнилось.

6 ноября десантники перешли к обороне. 4-я воздушная армия продолжала уничтожать огневые средства, технику и живую силу противника перед блокированной группой наших воинов и приступила к доставке в район Эльтигена грузов с продовольствием и боеприпасами.

Руководство по снабжению десанта мы возложили на начальника парашютно-десантной службы 4-й воздушной армии майора М. И. Шолохова. С "огненной землей" установили радио-телеграфную связь; это давало нам возможность выполнять все ее заявки и запросы. Для приема доставленного груза в Эльтиген ночью с самолета По-2 был выброшен на парашюте старший сержант Безносов. Ежедневная доставка десантникам по 12 тонн продовольствия и по 10 тонн боеприпасов выполнялась экипажами 214-й штурмовой авиационной дивизии, 622-го, 889-го Новороссийского и 46-го гвардейского Таманского авиаполков.

Задача была исключительно сложной. Стояла плохая погода, и летать приходилось на высоте не более 300 метров. Мешки и ящики подвешивались вместо бомб, сбрасывать их надо было с исключительной точностью, а противник вел по самолетам плотный огонь. Достаточно сказать, что в целях противодействия нашей авиации гитлеровцы к концу ноября сосредоточили в этом районе до 66 батарей зенитной артиллерии разных калибров, 35 зенитно-пулеметных точек. Они вели огонь и с катеров, блокировавших десант с моря, и из всех видов пехотного оружия. Нашим штурмовикам противодействовали и истребители противника, постоянно патрулировавшие над районом Эльтиген на высотах 100, 300, 1000 метров.

Однако и мы приняли нужные меры. Помимо сопровождения штурмовиков стали применять тактику "расчистки" воздуха. Группы наших истребителей приходили в район "огненной земли" за три - пять минут до появления "илов", связывали боем "мессершмиттов" или разгоняли их, создавая штурмовикам условия для выполнения задания. Подразделения "ильюшиных" стали делить на две группы. Одна сбрасывала грузы, другая подавляла огневые точки противника. Результаты сказались незамедлительно: потери и повреждения самолетов Ил-2 от огня зенитной артиллерии резко сократились.

Несмотря на сложные метеорологические условия, экипажи По-2 и "илов" вели напряженную боевую работу. Особенно много летал 889-й Новороссийский полк: 120 - 140 вылетов за ночь - такова его рабочая нагрузка;

19 ноября ночники совершили 133 самолето-вылета, сбросив 15,5 тонны продуктов питания. Отдельные экипажи ходили на задание по семь-восемь раз.

20 ноября 1943 года решением Ставки Верховного Главнокомандования на базе войск Северо-Кавказского фронта была создана Отдельная Приморская армия. Ее командующим стал генерал-полковник И. Е. Петров.

18-я армия, не закончив десантную операцию, была выведена в резерв Ставки ВГК, а затем передана в состав другого фронта.

К концу ноября десантная группа полковника Гладкова оказалась в еще более сложной обстановке. Разведка 4-й воздушной армии вскрыла сосредоточение крупных сил противника в районе Чур-Баш, Отраэли. Всего было обнаружено до трех полков пехоты, 40 танков, 28 артиллерийских и 8 минометных батарей, 32 батареи зенитной артиллерии, 35 зенитно-пулеметных точек. Группировка прикрывалась крупными нарядами истребителей. Обо всем этом я доложил генералу Петрову.

- Судя по всему, противник готовится сбросить десант Гладкова в море, после некоторого раздумья сказал командующий. - Положение осложняется еще и тем, что наша артиллерия, расположенная в районе Тамани, не может помочь десанту из-за большой ее удаленности.

- Но ведь у нас есть артиллерия на косе Тузла. Почему бы ее не использовать? - сказал я Петрову.

- Беда в том, что она стоит на открытых позициях и как только начинает вести огонь, на нее немедленно обрушивается артиллерия противника... Так что, Константин Андреевич, вся надежда только на авиацию. Только! - подчеркнул Иван Ефимович.

Руководствуясь приказом Командующего Отдельной Приморской армией, с 30 ноября авиационные части, действовавшие на северном участке Керченского полуострова, вновь переключились на уничтожение вражеских войск перед фронтом группы Гладкова. По-прежнему доставляя грузы на Эльтиген, мы бомбили и штурмовали танки, пехоту, подавляли фашистскую артиллерию. В течение четырех дней наши экипажи совершили около 2000 боевых вылетов.

3 декабря погода резко ухудшилась, но и в этот день было уничтожено и повреждено шесть танков, 30 автомашин, подавлен

огонь четырех батарей полевой артиллерии, пять батарей зениток, убито и ранено около 200 вражеских солдат и офицеров.

Утром 4 декабря противник силой до пехотной дивизии при поддержке 45 танков, 12 артиллерийских, 7 минометных и 11 зенитных батарей после мощной артподготовки перешел в наступление на Эльтиген. В течение дня он предпринял девять атак.

Прикрывая свои войска и действуя по наступающим частям противника, наши авиаторы произвели 574 самолето-вылета. Несмотря на сильный зенитный огонь и противодействие немецких истребителей, они с честью выполнили поставленную перед ними задачу. Вот один из многочисленных примеров.

Шестерка ЛаГГ-3 790-го истребительного полка под командованием старшего лейтенанта Буряка встретила над Эльтигеном 25 бомбардировщиков Ю-87, сопровождаемых четверкой Ме-109. Атаковав "юнкерсов" сверху в лоб, летчики принудили их сбросить бомбы в расположение своих войск и повернуть на запад. Буряк и лейтенант Сальников сбили по одному самолету.

Мастерски разили врага и летчики-штурмовики. Действуя группами но четыре шесть самолетов с высоты 400 - 300 метров и ниже, они беспощадно уничтожали живую силу и технику фашистов.

В течение дня было проведено 25 воздушных боев, в ходе которых сбито 20 самолетов противника. На земле уничтожено и повреждено 12 танков, до 30 автомашин, убито и ранено до 300 гитлеровцев.

5 декабря фашисты силами до пехотной дивизии при поддержке 30 танков вновь перешли в наступление на группу Гладкова. Бои продолжались всю ночь и носили исключительно ожесточенный характер. Десантники неоднократно сходились в рукопашные схватки с численно превосходящим противником. Наши летчики совершили 803 самолето-вылета. Сбили девятнадцать самолетов, уничтожили девять танков, десять автомашин, шесть орудий, потеряв при этом одиннадцать своих машин.

В течение 6 декабря части 4-й воздушной армии продолжали действовать по вражеским войскам, вести борьбу с его авиацией, пытавшейся бомбить десант. В результате двадцати пяти воздушных боев сбили двадцать два самолета противника. Наши потери - семь машин.

Это были напряженные дни, полные отваги, мужества и героизма, однако положение группы полковника Гладкова становилось все более тяжелым. Общий план развития

дальнейшего наступления в глубь Керченского полуострова нарушился. Главная группировка войск Отдельной Приморской армии, встретив упорное сопротивление гитлеровцев северо-восточнее Керчи, остановилась. Из-за недостатка плавсредств она не имела ни танков, ни артиллерии. Десантные части располагали только 45-миллиметровыми пушками, перевозке крупнокалиберной артиллерии помешала штормовая погода. Дальнейшее пребывание десанта на Эльтигене стало не только бесполезным, но и угрожало его существованию.

Как же спасти попавших в беду людей?

Для одновременного подъема всего личного состава десанта у Черноморского флота не было необходимого количества плавсредств, а вывозить отряд по частям - означало раздробить его силы, ослабить боеспособность. У полковника Гладкова оставался единственный путь - прорвать кольцо окружения и выйти на соединение с главными силами Отдельной Приморской армии в районе города Керчь.

4 декабря 1943 года был утвержден план, согласно которому частям 4-й воздушной армии надлежало находиться в готовности к бомбовым и штурмовым ударам на участке прорыва, а в последующем действовать по заявкам штаба десантной группы.

Начальник оперативного отдела штаба 4-й воздушной армии К. П. Одинцов согласовал с начальником штаба 20-го десантно-стрелкового корпуса (в состав которого входила группа Гладкова и через который осуществлялась вся связь с ней) вопросы по обеспечению авиацией выхода группы из окружения. Установили опознавательные сигналы: арьергардный отряд, прикрывавший основные силы, обязан был оставлять за собой два-три костра, расположенных в линию.

6 декабря в 22.00 при поддержке артиллерии, действующей с берегов косы Чушка и косы Тузла, и ночных бомбардировщиков десантники Гладкова сильным ударом прорвали оборону противника у маяка Нижне-Бурунского и форсированным маршем с боем начали продвигаться в северном направлении. Смяв противника в рай-оне Боч. Завода, уничтожив отдельные вражеские подразделения, несшие охрану побережья на участке Керчь, Камыш-Бурун, отряд к утру 7 декабря захватил предместье южнее Керчи и вступил в ожесточенный бой за гору Митридат.

В течение ночи 4-я воздушная армия обеспечивала прорыв обороны противника севернее Эльтигена и выход войск в район Керчи. Первый удар с воздуха был нанесен в сумерках: 14 самолетов типа Б-3 действовали по живой силе и технике на южной окраине Эльтигена. Затем одиночные бомбардировщики били по скоплениям вражеских войск, мешавшим продвижению

группы.

Погода была исключительно сложной (сплошная облачность высотой 100 - 400 метров, видимость 1 - 2 километра), но авиаторы задачу выполнили полностью. Эльтигенская группа, прорвавшись через боевые порядки противника, с боями вышла на южную окраину города Керчь и горы Митридат.

Для уточнения места расположения командного пункта полковника Гладкова и восстановления потерянной с ним связи генерал И. Е. Петров приказал сбросить вымпел в районе одного из поселков южнее Керчи. Эту задачу успешно выполнили экипажи 229-й истребительной и 214-й штурмовой авиадивизий. Для полного представления о положении отряда Гладкову было приказано обозначить кострами крайние точки плацдарма (это было необходимо для поддержки десанта всеми средствами и способами); сообщить координаты целей, по которым должна ударить наша артиллерия; двумя кострами обозначить место, где можно пристать катеру.

Во второй половине дня 7 декабря противник предпринял ряд контратак из района южнее Керчи. О серьезности положения свидетельствовали телеграммы, переданные с командного пункта Гладкова в штаб 4-й воздушной армии. "...Гладков передает: в районе Боч. Завод скопление пехоты противника, просит выслать авиацию для обработки этого района. Гладков просит сбросить грузы и штурмовать район церквей на южной окраине Керчи. 12.25 7 декабря 43 г.".

"...Вручить немедленно. Противник наступает с западной окраины Керчи. Гладков просит помощи. 14.27".

Авиаторы немедленно откликались на просьбы о помощи. Последняя группа штурмовиков, действующая в интересах десанта, совершила посадку уже в темноте.

Помимо вылетов по запросам, налеты штурмовиков на войска противника совершались и по данным воздушной разведки. Всего в течение дня 7 декабря мы произвели 339 самолето-вылетов. Противник понес большие потери в живой силе и технике. В расположение группы Гладкова сброшено три тонны боеприпасов.

В 17.20 с вспомогательного пункта управления нашей армии было доложено: "Все контратаки противника отбиты. Штурмовики работали в заданных районах. Груз сбрасывали отлично, все мешки попали своим".

Десантная группа, поддерживаемая с воздуха, не только оборонялась, но и предпринимала контратаки, чтобы прорваться к своим. Однако враг встречал ее сильным огнем из всех видов оружия с южной и западной окраин Керчи. Прорвалось всего 50 человек. Просочившись через восточную часть города, они вышли

в район обороны 339-й стрелковой дивизии 56-й армии. Остальные в упорных боях продолжали удерживать гору Митридат и южное предместье Керчи.

В ночь на 8 декабря части 4-й воздушной армии непрерывно бомбили врага в районе южнее Керчи, доставляли боеприпасы и продовольствие группе Гладкова. Всего было произведено 174 самолето-вылета, доставлено около четырех тонн продовольствия и свыше семи с половиной тонн боеприпасов.

А днем восьмого, в 12.30, противник вновь пошел в наступление. И опять полетели к нам телеграммы: "...Вручить немедленно... Гладков просит воздействовать авиацией. 13.02".

"...Вручить немедленно... Противник продолжает накапливать силы и технику... Перешел в наступление... Артиллерия противника обстреливает боевые порядки... Гладков просит бомбить и штурмовать эти районы. 13.45".

"...Положение у Гладкова обостряется. Просит авиацию. 14.00".

"...У Гладкова положение серьезное. Просит обработать северные скаты выс. 91,4 и выс. 108,4, появились танки в том и другом районах. 14.17".

Телеграммы шли одна за другой. На каждую из них мы реагировали немедленно. Несмотря на сильный зенитный огонь в районе Керчи, на сложность обстановки, летный состав действовал мастерски, отважно. Противник находился под непрерывным воздействием авиации.

Передо мной график работы штурмовиков днем 8 декабря. Любопытен временной интервал между вылетами групп: 8.58 - шесть Ил-2; 9.10 - четыре Ил-2; 9.19 четыре Ил-2; 9.29 - четыре Ил-2. Группы по четыре - двенадцать штурмовиков шли непрерывным потоком в течение дня. Последний вылет совершен в 16.20. Это был восемнадцатый групповой вылет. В 17 часов в бой вступили бомбардировщики: четырнадцать Б-3 нанесли удар по северным скатам высоты 9,14 в районе южнее Керчи. Всего в течение дня совершено 500 самолето-вылетов. Противник понес значительные потери и откатился на исходные рубежи.

Большим достижением 4-й воздушной армии явилась ликвидация блокады десанта с моря. Уже на четвертый день после его высадки противник закрыл подходы к мысу Эльтиген катерами и баржами, не давая нашим плавучим средствам возможности подвозить для десантных частей пополнение и все виды довольствия. Он обстреливал также Эльтиген с моря, постоянно держал под контролем этот участок Керченского пролива.

Для срыва блокады наша авиация делала все возможное.

Установив, что в порту Камыш-Бурун находится от десяти до четырнадцати самоходных барж и что часть плавучих средств приходит в Керченский пролив из других портов Крыма, мы систематическими ударами днем и ночью уничтожали эти средства. Налетам подвергались порты Камыш-Бурун, Феодосия, Севастополь, Евпатория, Ялта. И это сыграло свою роль: 8 декабря блокада десанта была ликвидирована.

Десантная группа продолжала удерживать Митридат, но противник с каждым днем лез все яростнее, не считаясь с потерями, стараясь восстановить утраченное положение. 10 декабря ему удалось овладеть горой.

Для группы Гладкова создалась угрожающая обстановка, и командование Отдельной Приморской армии решило снять ее с мыса Эльтнген и переправить на восточный берег Керченского полуострова, на плацдарм, занимаемый 56-й армией. Так и было сделано 11 декабря 1943 года. На этом операция закончилась.

Всего с 1 ноября по 8 декабря 1943 года в интересах эльтигенской группировки мы сделали 6514 самолето-вылетов. Кроме того, 370 самолето-вылетов совершено авиацией Черноморского флота.

Противнику был нанесен значительный урон в живой силе и технике: сбито 114 самолетов, уничтожено и повреждено 35 танков, 120 автомашин, 15 минометов, 10 орудий, 16 складов боеприпасов, подавлен огонь 10 батарей артиллерии, потоплено 10 барж и 1 катер, убито и ранено 800 солдат и офицеров.

Генерал И. Е. Петров высоко оценил боевую работу авиации. "Отмечаю отличные боевые действия 4-й воздушной армии, - говорилось в приказе от 12 декабря 1943 года, - по обеспечению операции на Керченском полуострове, в результате которых войска Отдельной Приморской армии, произведя успешную высадку десанта и сломив сопротивление противника, прочно закрепились на плацдарме северо-восточнее Керчи.

Особо велика роль 4-й воздушной армии в оказании поддержки десантному отряду полковника Гладкова, блокированному противником с суши и с моря в районе Эльтигена.

Только непреклонная воля и высокий патриотический дух самих десантников, а также непрерывная помощь, высокое мастерство, безграничное боевое упорство и храбрость легчиков 4-й воздушной армии и меткий огонь артиллерии обеспечили десанту возможность отразить все атаки врага, нанести ему огромные потери, прорвать тяжелую блокаду и овладеть более выгодным тактическим рубежом в районе горы Митридат, южной окраины Керчи, тем самым сняв блокаду противника с моря.

Всему личному составу 4-й воздушной армии за отличную напряженную и мужественную работу объявляю благодарность".

Глава пятнадцатая. Жаркие будни героев

После завершения Эльтигенской операции усилия 4-й воздушной армии были направлены на поддержку десантных войск 56-й армии, укрепившихся на плацдарме северо-восточнее Керчи.

Воздушная обстановка в декабре 1943 года характеризовалась преимуществом нашей авиации.

3 ноября мы надежно обеспечили высадку десанта 56-й армии. В первые дни операции прикрытие осуществлялось непрерывным патрулированием истребителей, в последующие - дежурством больших групп на аэродромах.

Наряжая воздушный патруль, мы учитывали летно-тактические особенности самолетов и в зависимости от этого сочетали различные типы. Так, на высотах 2000 - 3000 метров барражировали ЛаГГ-3; над ними, на высотах 4000 - 5000 метров, - "аэрокобры". При подходе смешанных групп противника они, как более маневренные, сразу вступали в бой с истребителями, сковывали их и тем самым помогали экипажам ЛаГГ-3 выполнять основную задачу - уничтожать бомбардировщиков.

С началом высадки десанта 56-й армии над плацдармом в течение всего дня находилось 16 - 18 истребителей. В случае необходимости число увеличивалось по первому же сигналу. Такая практика полностью обеспечивала частям 18-й и 56-й армий успешную высадку на восточное побережье Керченского полуострова и сравнительно быстрое расширение плацдарма до района Баксы.

В период с 11 по 26 ноября отмечалось резкое увеличение активности авиации противника. Нередко его бомбардировщики действовали группами до 40 самолетов. Такая вспышка была не случайной: Гитлер приказал защищать Крым до последней возможности.

Перед нами встала задача - сорвать планы противника, прикрыть надежным воздушным щитом свои десантные войска на Керченском полуострове и не допустить вражеские бомбардировщики к портам, расположенным на западном побережье Таманского.

Эту задачу мы выполнили без особых усилий. Даже не применяли такой способ действий, как патрулирование в воздухе. Вылетая на перехват из положения дежурства на аэродроме, истребители встречали "юнкерсов" еще на подходе к линии фронта, уничтожали их или заставляли поворачивать вспять.

Чем объясняется такой успех? Тем, что противник в это время

не располагал достаточным количеством истребителей. А во-вторых, наличием в нашей армии надежных средств обнаружения и наведения.

Своевременная встреча бомбардировочных групп противника до подхода их к полю боя стала возможной благодаря широкому применению и грамотному использованию радиотехнической станции РУС-2. Установленная на Керченском полуострове, она позволяла обнаруживать вражеские самолеты на расстоянии до 100 километров от линии фронта. Данные о появившихся самолетах передавались по прямому телефону на командный пункт 229-й Таманской истребительной авиадивизии и одновременно на радиостанцию наведения. Командир соединения полковник М. Н. Волков, в зависимости от количества бомбардировщиков противника и их удаленности от линии фронта, поднимал в воздух дежурные группы истребителей и в случае необходимости быстро наращивал силы.

Подъем дежурных экипажей по данным радиотехнической станции всегда обеспечивал своевременный перехват фашистских бомбардировщиков. Так, например, с 1 по 12 ноября 1943 года от 229-й Таманской дивизии было поднято 30 групп по четыре - шесть машин в каждой. Они провели 30 воздушных боев, в результате которых сбили 25 самолетов: 13 бомбардировщиков и 12 истребителей.

Работая с рассвета до темноты, расчет станции РУС-2 в течение ноября обеспечил частям 229-й Таманской дивизии вылеты 263 групп по 8 - 16 самолетов. В отдельные периоды боевых действий комдив М. Н. Волков поднимал сразу в воздух до 40 - 50 истребителей с интервалами между группами 5 - 10 минут, а при необходимости быстро наращивал силы.

Опыт показал, что радиостанция наведения может помогать не только дневным истребителям, но и ночным. В сумерках и в светлые лунные ночи группы бомбардировщиков сравнительно неплохо просматриваются, и мы немедленно воспользовались этим, стали наводить на них истребителей.

Управление действиями прожекторов, используемых для освещения вражеских самолетов, мы тоже приняли на себя, на расчет главной радиостанции наведения. Представитель от пункта управления прожекторами находился на ВПУ генерала Слюсарева. Получая от него команды на освещение целей, сразу же передавал их по телефону на пункт управления.

В январе 1944 года на главной радиостанции мы организовали подслушивание радиопереговоров немецких летчиков, приспособив для этого танковый приемник типа "УВВ-Е". Укоротив диапазон длин волн, получили возможность слушать

передачи по рации с расстояния до 120 километров.

Посредством радиоперехватов вскрывали исключительно ценные данные, которые помогали нам уяснять воздушную обстановку, уточнять данные локатора РУС-2 при засечке целей, получать сведения о бомбардировщиках, идущих на малых высотах, невидимых станцией... Все это давало возможность более точно определять время вызова наших истребителей для перехвата групп самолетов противника.

В интересах главной радиостанции мы организовали ближнюю воздушную разведку, которую вели летчики-истребители. Находясь за линией фронта на наиболее вероятных маршрутах полетов вражеских бомбардировщиков, они внимательно осматривали пространство и обо всем увиденном немедленно докладывали на главную радиостанцию.

На КП командиров частей, соединений, в рабочих помещениях начальника оперативного отдела армии, начальника штаба и моем были установлены репродукторы, дававшие возможность слышать все команды главной радиостанции наведения, доклады и информации летчиков, радиосвязь внутри групп при выполнении полета. Короче, мы слышали все, и это давало возможность постоянно быть в курсе событий.

В борьбе за господство в воздухе важную роль сыграл богатый боевой опыт командиров частей и соединений, накопленный ими в боях на Кубани весной и летом 1943 года, их высокое методическое мастерство. Это давало им возможность хорошо воевать и хорошо учить летчиков. Учеба не прекращалась ни на один день. Вечерами, после окончания полетов, каждый командир полка собирал подчиненных, чтобы проанализировать с ними боевые действия как своей части, так и соседних. Все ведущие групп, а нередко и ведомые летчики подробно разбирали тот или иной бой, независимо, от того, был он удачным или неудачным. Так по крупицам собирался боевой опыт, зарождались новые тактические приемы.

В распространении и внедрении в практику всего передового и ценного существенное значение имели так называемые "Информационные листки", составляемые отделением штаба 4-й воздушной армии по использованию опыта войны. В этих "листках" содержался глубокий анализ оперативно-тактического применения нашей авиации. Они издавались типографским способом и рассылались по полкам и дивизиям.

Таким образом, уже в ноябре, в ходе десантной операции наших войск, бомбардировочная авиация противника, понеся большие потери и не добившись успеха, вынужденно перешла сначала к полетам большими группами с солидным прикрытием

истребителей (нередко - соотношение один к одному, что вообще было не свойственно немецкой авиации), а затем отказалась и от этой тактики, начала действовать преимущественно в сумерки и с наступлением темноты.

Но и в ночное время противник встречал организованный отпор со стороны наших авиаторов. Экипажи ЛаГГ-3 и А-20-Ж (бомбардировщики, применяемые в качестве ночных истребителей) за две ночи сорвали все налеты и сбили три Хе-111. Отказавшись от применения больших групп в сумерки, фашисты стали действовать только ночью и только одиночными самолетами. Лишь в редких случаях они посылали на задания сразу по нескольку бомбардировщиков.

С 12 декабря 1943 года активность авиации противника снизилась, можно сказать, до предела. Действия ее в основном ограничивались ведением разведки переднего края нашей обороны и переправочных средств в Керченском проливе. И только в период с 27 по 30 декабря, в связи с проведением частной операции войск по расширению плацдарма, активность воздушного противника снова возросла. Группы по десять - двенадцать Хе-111 пытались производить бомбардировочные налеты, но, как правило, они отражались нашей истребительной авиацией.

В январе 1944 года войска Отдельной Приморской армии вели наступательные действия с задачей овладеть городом Керчь и развивать наступление в глубь полуострова. Частям нашей армии противостояла вражеская группировка, имеющая в своем составе до шести дивизий и 235 самолетов (без учета истребителей, действовавших на перекопском направлении), в том числе: бомбардировщиков - 80, истребителей - 50, разведчиков - 45, транспортных - 60.

Мы имели 550 самолетов, то есть в два с половиной раза больше. Но это соотношение было относительным - при необходимости гитлеровцы имели возможность привлечь дополнительно и авиачасти, расположенные на аэродромах Украины. Мы тоже могли получить еще около 100 самолетов из ВВС Черноморского флота.

В течение января 1944 года наши войска провели две частные наступательные операции, но обе они оказались малорезультатными. Первая осуществлялась в период с 10 по 15 января на правом фланге Отдельной Приморской армии в районе северо-восточнее и северо-западнее Булганак. Войска очистили от противника небольшой участок побережья Азовского моря и продвинулись на глубину до полутора километров. Вторая проводилась на левом фланге армии в период с 23 по 27 января с задачей овладеть городом Керчь. В ней участвовали два морских десантных отряда, высадившихся в Малой пристани, и две стрелковые дивизии (339-я и 383-я). Итог тоже оказался неутешительным: было занято лишь несколько кварталов юго-восточной части города.

Обычно о результатах действий авиации принято судить по успеху наземных войск. Но в обстановке, сложившейся на Керченском полуострове, такой подход будет не совсем правильным. Особенность создавшейся ситуации заключалась в том, что на малом участке плацдарма (в среднем семь на десять километров) невозможно было разместить необходимое количество артиллерии и минометов для поддержки пехоты. Поэтому недостаток в огневых средствах компенсировала авиация, ставшая основной ударной силой при отражении контратак противника, в том числе и танковых.

Как и предполагалось, в ходе боев гитлеровцы перебросили с Украины дополнительно 65 самолетов. Тогда и мы привлекли к боевым действиям еще около 100 машин из состава ВВС Черноморского флота.

10 и 11 января в связи с наступлением наших частей на одном из участков восточной части Керченского полуострова активность вражеской авиации повысилась. Так, в первый день группы бомбардировщиков от шестнадцати до тридцати машин в каждой (Ю-87 и частично Хе-111) под прикрытием восьми двенадцати Ме-109 в светлое время и группами до сорока Хе-111 в сумерки пытались бомбить советские войска, населенные пункты, в которых они находились, причалы. Наши летчики провели 33 боя, сбили 25 самолетов противника, потеряв при этом только три машины.

Вот как проходила одна из этих воздушных схваток. В 15.00, вылетев по вызову главной радиостанции наведения, пятерка ЛаГГ-3 из 790-го истребительного авиаполка перехватила группу самолетов противника, состоявшую из двадцати Ю-87 и пары Ме-109. Это было в районе Тархан на высоте 3000 метров.

Бомбардировщики врага шли к цели звеньями, эшелонированными по высотам. Подполковник И. Г. Королев

развернул свою группу на противника и первой же дружной атакой расстроил его боевой порядок. Потеряв три самолета, фашисты беспорядочно сбросили бомбы на свои войска и в море, а затем повернули на запад. Истребители сопровождения попытались защитить бомбардировщиков, но были сразу же сбиты. Уничтожив пять вражеских самолетов, Королев и его ведомые без потерь вернулись на свою базу. Полет продолжался 65 минут.

В течение дня, по данным РУС-2 и по личному наблюдению расчета радиотехнической станции, было обнаружено 10 групп фашистских бомбардировщиков; три из них наши истребители вообще не допустили до своих наземных войск, а остальные рассеяли с большими потерями для врага.

Всего за 10 января части 4-й воздушной армии произвели 829 боевых вылетов, из них 580 днем и 249 ночью. При этом экипажи бомбардировщиков совершили 300 полетов, штурмовиков - 115, истребителей - 408, транспортных самолетов шесть. Было уничтожено и повреждено девять танков, восемь орудий полевой артиллерии, взорвано три склада с боеприпасами, подавлен огонь трех батарей полевой и двух - зенитной артиллерии, рассеяно и уничтожено до полка пехоты противника. Действиями ночных бомбардировщиков вызвано семь очагов пожара и восемь взрывов. Горела вражеская техника, запасы продовольствия, склады горючего, боеприпасов.

В течение следующих суток противник оказывал сопротивление на всех участках наступления наших войск, часто переходил в контратаки, стремясь восстановить утраченные позиции. Его авиация совершила до 250 самолето-вылетов.

Части 4-й воздушной армии продолжали наносить штурмовые и бомбардировочные удары по войскам противника в районе населенных пунктов Тархан, Грязева Пучина, Булганак, а также прикрывали свои войска и переправы. При этом наши летчики произвели 410 самолето-вылетов, участвовали в 17 воздушных боях, в ходе которых сбили четыре Ю-87 и пятнадцать Ме-109. Ударами штурмовиков и бомбардировщиков уничтожено десять немецких танков, три артиллерийских орудия, взорван склад с боеприпасами, уничтожено до роты пехоты. Наши потери - шесть самолетов.

В последующие дни наступления авиация 4-й воздушной армии продолжала успешно и эффективно наносить удары по боевым порядкам противника и удерживала господство в воздухе.

Для более тесного взаимодействия штурмовиков с наземными войсками командиры авиационных дивизий с радиостанциями наведения находились в расположении боевых

порядков пехоты, что давало возможность быстро отвечать на ее запросы, перенацеливать группы "ильюшиных" на более важные объекты, выявленные в ходе боя.

Так, в полдень 17 января, действуя по запросу наземного командования, две группы штурмовиков 7-го гвардейского полка нанесли удар по важной в тактическом отношении высоте 103,9, помогли нашей пехоте выбить с позиций противника и прочно на них закрепиться. В тот же день, спустя полчаса, еще две группы штурмовиков во главе с командиром 40-го гвардейского авиаполка А. Д. Соколовым действовали по переднему краю обороны противника в 850 метрах юго-западнее высоты 164,5. Несмотря на исключительно сложные метеоусловия сплошную облачность высотой 50 - 70 метров, снегопад, понижающий видимость до 500 - 800 метров, - группы гвардии подполковника Соколова точно и своевременно вышли на цель и в 12.33 нанесли удар по танкам и боевым порядкам вражеской пехоты. Это позволило нашим наземным войскам продвинуться вперед и занять высоту 164,5. За умелые действия командование Отдельной Приморской армии объявило участникам налета благодарность.

В течение 13 и 14 января мастерски дрались группы истребителей 42-го гвардейского, 88-го Новороссийского и 249-го истребительных авиационных полков, вылетавшие на перехват бомбардировщиков противника.

Один из боев мы наблюдали вместе с генералом армии И. Е. Петровым. Группа "юнкерсов" намеревалась атаковать наши войска, оборонявшие высоту 104,5. Бомбардировщики уже были в непосредственной близости от цели, и в этот напряженный момент появились два звена "яков", возглавляемых гвардии капитанами Коноваловым и Горбуновым. Не теряя драгоценных секунд, летчики с ходу атаковали врага и разметали его боевой порядок.

Петров был восхищен отвагой истребителей из 229-й Таманской дивизии и приказал представить их к награде, а Коновалова, помимо того, к досрочному присвоению воинского звания.

Исключительно слаженно наши летчики провели бой на следующий день, 14 января. Уже перед наступлением темноты они перехватили на подходе к Керчи группу Ю-87 и решительно ее атаковали. Экипажи противника действовали хаотически. Бомбы падали в воду. Один бомбардировщик был буквально загнан в море и затонул. Приказом по воздушной армии я объявил благодарность летчикам истребительных групп, возглавляемых Павловым, Князевым, Луниным и Макаровым.

Поощрил и экипажи штурмовиков, принимавших участие в этом бою.

Не менее успешно действовала наша авиация и на левом фланге Отдельной Приморской армии, которая проводила наступление с целью захвата города Керчь. Наносился комбинированный удар частями 16-го стрелкового корпуса из Керченской бухты и морскими десантными отрядами, высадившимися в районе Малой пристани.

20 января 1944 года 4-я воздушная армия получила боевую задачу: за час до подхода десанта подавить огонь артиллерии противника, расположенной на северо-западной окраине Керчи и уничтожить прожекторы. А с началом артиллерийской подготовки нужно было массированным налетом заставить замолчать вражеские батареи в районе пристани на мысе Ак-Бурну и те, которые вели стрельбу по десанту. Кроме того, надлежало прикрыть плавучие средства на переходе, в районе высадки, при возвращении на свои базы. Не исключали и действия по заявкам командиров отрядов.

В боях за Керчь авиаторы оказывали очень эффективную поддержку своим наземным войскам. Сохраняя господство в воздухе, они громили врага днем и ночью, в простых и сложных погодных условиях, проявляли волю и настойчивость при выполнении поставленных задач.

22 января в 19.00 два десантных отряда, выйдя из районов Опасная и завод имени Войкова, начали переход по Керченскому заливу в направлении Защитного Мола и Широкого Мола. Ночные бомбардировщики в составе трех самолетов Р-5, шестнадцати По-2 и четырех Б-3 подавляли артиллерийские и минометные батареи, бомбили железнодорожные эшелоны, уничтожали живую силу врага. Семь взрывов большой силы и один очаг пожара на мысе Ак-Бурну, три взрыва на северо-западной окраине Керчи, подавление огня на горе Митридат, уничтожение эшелона на станции Салым - таковы результаты их действий.

В течение ночи семь ЛаГГ-3 229-й Таманской истребительной авиационной дивизии и два бомбардировщика А-20-Ж 132-й Новороссийской дивизии постоянно прикрывали боевые порядки войск на Керченском полуострове, не допуская к ним вражеские самолеты.

Действия нашей ночной бомбардировочной авиации оказали существенную поддержку подходящим к Керчи десантам. За 20 минут до начала высадки началась мощная артиллерийская подготовка. Одновременно с максимальным напряжением работали и экипажи ночных бомбардировщиков. И это сыграло

свою роль. В 23.00 обе десантные группы, высадившись на берег и опрокинув отряды береговой обороны, сразу же пошли вперед. В то же время началось наступление левофланговых частей 16-го стрелкового корпуса (369-я и 383-я стрелковые дивизии) на северную и северо-восточную часть Керчи. После короткого, но ожесточенного боя они соединились с первым десантным отрядом в районе Консервного завода и продолжали вести борьбу на улицах города.

С утра наступление войск и десанта было поддержано штурмовой авиацией. Действуя по заявкам наземного командования, экипажи грозных Ил-2 наносили удары по артиллерийским и минометным батареям противника, по танкам, уничтожали живую силу. В 8 часов 30 минут четыре группы самолетов Б-3 весьма эффективно произвели налет на позиции дальнобойной артиллерии противника, расположенной на мысе Ак-Бурну.

Всего за сутки было совершено 810 самолето-вылетов. Из них днем - 544, ночью - 266; на долю штурмовиков приходится 114, на долю истребителей - 384. Прикрывая боевые порядки войск и плавсредства, сопровождая на задание штурмовиков и бомбардировщиков, истребители провели 14 напряженных боев, в ходе которых сбили 13 вражеских самолетов (шесть Ю-87 и семь Ме-109). Наши потери - пять машин.

Вот какой надежный воздушный щит имели советские пехотинцы! Мой заместитель гонерал-майор авиации С. В. Слюсарев, находившийся в тот день на главной радиостанции наведения и лично наблюдавший за боем, дал высокую оценку действиям истребителей. Приведу два-три примера из его донесения.

В 11.05 станция РУС-2 засекла три группы вражеских бомбардировщиков в районе Садык, Семисотка. В 11.30 двадцать семь Ю-87 в сопровождении двенадцати Ме-109 появились в пяти километрах южнее Керчи, на высоте 4000 метров. Первыми их обнаружили летчики 88-го истребительного полка, ведомые майором В. И. Максименко. Доложив о местонахождении противника и его высоте, он повел своих соколов в атаку. По указанию станции наведения остальные группы наших самолетов, поднявшись до 4000 метров, стали бить "юнкерсов" на подходе к цели. Строй их сломался. Освободившись от бомбового груза, фашисты взяли курс на свою территорию. Они потеряли три машины.

В 13.41 станция наведения обнаружила вражеские самолеты в 40 километрах севернее Феодосии. Несколько минут спустя на подходе к Керчи эта группа численностью до двадцати Ю-87 была

атакована истребителями 159-го авиаполка во главе с лейтенантом В. В. Собиным. В результате два "юнкерса" сразу же загорелись. Основная масса бомбардировщиков сбросила груз неприцельно. Отдельные машины пытались прорвать заслон истребителей и нанести удар, но их попытка оказалась безуспешной. Потеряв еще один самолет, гитлеровцы повернули на запад.

В 16.10 расчет РУС-2 обнаружил в районе насоленного пункта Семь Колодезей группу из двадцати трех "юнкерсов". Как раз в том районе патрулировали наши истребители: две пары ходили под облаками и две - над ними. Первыми бомбардировщиков атаковали летчики, барражировавшие внизу. "Юнкерсы" бросились к облакам, но это не спасло их. Используя "окна", их настигли и атаковали находившиеся вверху истребители Героя Советского Союза В. А. Князева. В ходе боя один "юнкерс" был сбит, другой подбит. Обоих сразил капитан Князев.

За период операции, с 23 по 29 января, авиаторы 4-й воздушной армии уничтожили 70 самолетов противника, из них три сожгли при налете на аэродром. От бомбовых и штурмовых ударов гитлеровцы потеряли 5 танков, 10 орудий полевой артиллерии, 12 минометов, 2 склада боеприпасов, 17 железнодорожных вагонов. Наши летчики подавили огонь семи зенитных и пятнадцати батарей полевой артиллерии.

Любопытны показания гитлеровских солдат и офицеров, захваченных в плен во время январских боев за Керчь.

Ефрейтор Курт свидетельствовал: "10 января 1944 года батальон в 240 человек был поднят по тревоге на подкрепление. Из района Козы был направлен в Тархан. По дороге колонну атаковали 18 советских штурмовиков, которые вначале бомбардировали, а затем обстреливали колонну с бреющего полета. Батальон понес большие потери..."

Фердинанд показал: "В ночь на 10 января советская авиация активно действовала по боевым порядкам и артиллерийским позициям нашего батальона. Советские самолеты По-2 совершают налеты на наши войска почти каждую ночь. Солдаты прозвали По-2 "железным Густавом", потому что он неуязвим для зенитной артиллерии..."

Военнопленный Бронислав говорил: "Русские имеют в Крыму полное превосходство в воздухе. Их самолеты иногда закрывают небо, как тучи. Особенно интенсивно русская авиация действовала 6 - 9 января в районе Кезы. При налете штурмовиков во время тактических занятий в роте было убито и ранено 17 человек..."

В течение февраля и марта на фронте Отдельной Приморской

армии было затишье, однако бои местного значения не прекращались. Обе стороны усиленно вели воздушную разведку, пополняли войска, совершенствовали оборону. В связи с оперативной паузой, а также неблагоприятными метеоусловиями и плохим состоянием аэродромов в период начавшейся весенней распутицы 4-я воздушная армия направляла основные усилия на выполнение двух неотложных задач: прикрытие войск на Керченском полуострове, причалов в Керченском проливе и своих аэродромов; воздушная разведка обороны, железнодорожных станций и аэродромов противника.

Учитывая ухудшение обстановки на Украинских фронтах, немецко-фашистское командование 9 февраля 1944 года часть своей авиации перебросило с аэродромов Крыма на юг Украины. Из-за нехватки бомбардировщиков и сильного противодействия наших истребителей немцы стали использовать вместо "хейнкелей" и "юнкерсов" истребители ФВ-190 для ударов по нашим войскам. Подойдя к цели на высоте 2000 - 2500 метров, они резко переходили в пике, бросали бомбы и со снижением (как штурмовики) или с набором высоты (как истребители) уходили на свою территорию. Обычно они летали без прикрытия.

Опыт февральских боев показал, что "фокке-вулъфов" лучше всего сбивать, когда они выходят из пикирования. В большинстве случаев уничтожались ведущие пар. Видя гибель командира, ведомые поспешно освобождались от бомб и, бросив машину в пике, старались уйти на свою территорию бреющим полетом.

В некоторых случаях ФВ-190 атаковались и снизу сзади. Однако к этому виду атаки летчики прибегали только тогда, когда находились в невыгодном положении, то есть ниже противника. Атаки в лоб не применялись в связи с наличием на ФВ-190 сильного оружия - четырех пушек.

В февральско-мартовские дни летчики 4-й воздушной армии, выполняя боевые задачи, показывали образцы воинской доблести, стойкости, патриотизма. Высокий класс мастерства продемонстрировал заместитель командира эскадрильи 101-го гвардейского истребительного авиационного полка гвардии лейтенант С. С. Иванов. Только в течение одного дня, 15 февраля 1944 года, он сбил четыре Ме-109 и два ФВ-190.

Беспримерное мужество проявил командир звена 159-го полка истребителей лейтенант В. В. Собин. Он был бесстрашным воином, настоящим сыном Родины. Никакие трудности не могли сломить его волю к победе, к достижению цели. Фронт узнал о нем еще раньше, в дни декабрьских боев.

4 декабря 1943 года во главе четверки ЛаГГ-3 Собин провел бой с численно превосходящим противником. Схватка

закончилась победой наших летчиков. Но на смену первой группе фашистских истребителей подошла вторая, и борьба разгорелась вновь.

Немцы нападали с разных сторон, но Василий Собин крепко держал свою группу, сцементировав ее волей и упорством. Каждый летчик, атакуя врага, оберегал и товарища, отсекал от него фашистов. Вот ведущий заметил, что один самолет его группы подбит и что пара Ме-109 вновь навалилась на него. Ни секунды не медля, лейтенант пошел на выручку, внезапным ударом разогнал "мессеров". Товарища спас, помог ему выйти из боя, но сам попал под огонь четырех Ме-109.

Мотор работал с перебоями. Появившееся пламя все больше разрасталось, лизало ноги, руки, лицо. Угроза взрыва бензобаков настоятельно требовала немедленного приземления. Но Василий, сконцентрировав силу и мужество, упорно шел на свою территорию. Наполовину ослепший от дыма, он посадил самолет на воду.

Стояла зима. Холодный декабрьский ветер гнал большую волну, хотя прибрежные отмели Таманского полуострова и были затянуты льдом. После посадки машина сразу же стала тонуть. Собин осмотрелся - никого. С одной стороны виднелся высокий Крымский берег, с другой - пологий Таманский. Летчик поплыл к Таманскому. Соленые брызги разъедали глаза, болели обожженные руки, но он плыл. Сначала освободился от намокшего парашюта, потом от реглана, с огромным трудом - от сапог.

Лейтенант плыл уже больше часа, когда показалась лодка. Надежда на спасение превратилась в уверенность. Но вдруг налетели "мессеры", открыли огонь, и поврежденная лодка повернула к берегу.

Собин еще целый час боролся со смертью. Вода леденила не только усталое тело - все существо. Но летчик не падал духом. На исходе второго часа после посадки его подобрала спасательная лодка.

Прошло какое-то время, и Собин возвратился в родную боевую семью истребителей, снова начал летать, сражаться с врагом... И вот последний его подвиг, совершенный 7 февраля 1944 года. К этому времени Собин был уже заместителем командира эскадрильи, имел на счету 379 боевых вылетов, 122 воздушных боя, 15 лично уничтоженных вражеских самолетов.

В этот день во главе четверки ЛаГГ-3 он прикрывал наши войска, находившиеся на Керченском полуострове. Встретив вражеских истребителей, Собин пошел в атаку. Бой длился более четверти часа. Будучи тяжело раненным, Василий продолжал

сражаться и управлять своей группой, пока фашисты не повернули на запад.

Прикрываемый ведомыми, Собин пошел на аэродром. При заходе на посадку он попытался выпустить шасси, но поврежденная левая стойка не вышла. Не помог и аварийный способ выпуска. Несмотря на девять ранений в бедро, руку, ногу и голову, несмотря на тяжелое состояние, летчик решил спасти самолет. Он зашел на посадку, намереваясь приземлиться на одно колесо. Но ограниченные размеры площадки и попутный ветер не позволили сесть с прямой. Летчик прошел над аэродромом, развернулся на 130 градусов, спланировал и мягко приземлил самолет на правое колесо.

Истекая кровью, он удержал самолет и на пробеге не дал ему развернуться, а когда скорость погасла, левой рукой, раздробленной осколками снаряда, дотянулся до зажигания и выключил мотор. Затем потерял сознание. Придя в себя лишь на минуту и спросив, цел ли его самолет, он снова впал в забытье. Помощь врачей была уже не нужна.

Не единичны случаи, когда летчики, израненные в боях, умирали после посадки. Стремление спасти машину, свое оружие становилось единственной целью, и это стремление концентрировало их волю, нервы, мысли, придавало им силы на очень короткий, но исключительно сильный душевный порыв.

Когда хоронили Василия Собина, один из его друзей говорил примерно такие, идущие из самого сердца слова: "Он умер в воздухе... Задолго до того, как приземлился. Он очень любил свой полк и нас, товарищей, и это дало ему силы прийти домой..."

Это верные слова.

Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 19 августа 1944 года заместителю командира эскадрильи 88-го истребительного авиационного полка старшему лейтенанту Василию Васильевичу Собину было присвоено посмертно звание Героя Советского Союза. А приказом Министра обороны Союза ССР от 28 июня 1965 года В. В. Собин зачислен навечно в списки одной из авиационных частей.

В этом же полку был совершен героический поступок, о котором считаю необходимым рассказать. Его совершил механик по вооружению старший сержант Журавлев.

Однажды на их аэродром пришел после боя летчик другой части старший лейтенант П. И. Щеблыкин. Все, кто был на стоянке, увидели, что машина, заходящая на посадку, горит. Почему летчик не покинул ее? Вероятнее всего, он ранен, и у него не хватило сил выбраться из кабины.

На планировании, почти перед самым приземлением, на

самолете стали рваться снаряды. Все бросились в конец полосы, туда, где истребитель должен остановиться после пробега. Первым к нему подбежал механик Журавлев. Он смело открыл кабину и вытащил летчика. Спустя некоторое время самолет взорвался. За спасение летчика старший сержант Журавлев получил поощрение.

Глава шестнадцатая. Победу ковал каждый

По мере продвижения наземных войск в глубь Керченского полуострова постепенно перебазировалась на новые точки и наша авиация. Для восстановления и строительства аэродромов, командного и наблюдательного пунктов сначала была высажена на плацдарм одна из рот 21-го отдельного инженерно-аэродромного батальона. Затем через пролив переправились остальные подразделения этой части и комендатура 535-го БАО. Воинам приходилось работать под огнем артиллерии противника.

Ответственным за организацию переправы грузов, техники и людей 4-й воздушной армии был назначен один из офицеров минно-саперной службы нашего тыла. В его распоряжении находилась команда в составе одиннадцати человек. Для их обслуживании выделили грузовую автомашину, а для обеспечения связи - три телефонных аппарата и 15 километров кабеля.

Движение катеров, мотоботов, барж, паромов и тендеров совершалось от косы Чушки до керченского плацдарма только по определенному фарватеру, который ежедневно проверяли: не появились ли там мины. Хотя суда ходили под прикрытием дымовой завесы, приходилось применять противоартиллерийский маневр, т. к. противник обстреливал плавсредства из минометов и орудий. Грузоемкие баржи иногда только за двое суток успевали совершать рейс, поэтому переправа огромного хозяйства армии шла медленно.

Помимо использования средств Азовской флотилии, работники нашего тыла изыскивали и дополнительные резервы. Сначала они оборудовали небольшое наливное судно емкостью около десяти тонн горючего. Затем сварили воедино две железнодорожные цистерны общей вместимостью до 28 тонн авиабензина. Они буксировались через пролив в плавучем состоянии.

У причалов на Керченском и Таманском берегах были специальные места погрузки и выгрузки. Для слива бензина нашли две емкости: одну (95 тонн) на Керченском полуострове, вторую (250 тонн) - на косе Чушка. К этим емкостям бензин перевозился в бочках. Когда же возникла необходимость ускорить процесс переброски грузов и техники, тыловики раздобыли,

отремонтировали и спустили на воду моторную лодку грузоподъемностью 3 тонны.

В установленные командованием сроки на плацдарме Керченского полуострова мы сосредоточили следующие материальные средства: авиабензина различных марок - 70 тонн; авиамасел - 3253 килограмма; авиабомб - более 25 тысяч штук; снарядов для авиапушек - 97 100; патронов разного калибра - 40900; реактивных снарядов - 806. Кроме того, перебросили 36 вагонов различного авиа-ционно-технического имущества и 100 тонн продовольствия. К этому же времени на Керченский полуостров переправили до двух тысяч человек личного состава обслуживающих частей и технику, необходимую для обеспечения боевой работы авиации.

В первых числах апреля 1944 года перед фронтом Отдельной Приморской армии на Керченском полуострове действовал 5-й армейский корпус в составе до двух немецких, двух румынских (горнострелковой и кавалерийской) дивизий, учебного пехотного полка и свыше десяти отдельных батальонов. В главной оборонительной полосе указанная группировка занимала три линии траншей и десять опорных пунктов.

Опасаясь, что румынские войска окажутся недостаточно стойкими, немецкое командование отвело их с первой линии обороны на вторую и в центр Крыма. Одновременно гитлеровцы, соблюдая меры маскировки, провели мероприятия, свидетельствующие о подготовке к эвакуации. С позиций снимались тяжелые средства вооружения и отправлялись к портам южного побережья. Вывозились материальные ценности. Отправлялся в тыл "лишний" старший офицерский состав: из Симферополя - самолетами, из Севастополя - морем. Солдаты и офицеры, состоявшие на службе в керченской группировке, после отпуска оставались в тылу. Вывозились административные учреждения, часть личного состава гестапо, разведывательные органы. Проводились минирование и подготовка к взрыву крупных зданий и промышленных предприятий.

Численность самолетов противника не превышала 300. Мы имели 538 боевых машин: 146 бомбардировщиков, 236 истребителей, 21 разведчик и 136 штурмовиков. Кроме того, 4-й воздушной армии была оперативно подчинена группа ВВС Черноморского флота в составе 32 штурмовиков и 32 истребителей. Если же учесть и 8-ю воздушную армию, с которой нам предстояло взаимодействовать (157 бомбардировщиков, 209 штурмовиков, 282 истребителя, 14 разведчиков), то общее превосходство нашей авиации было более чем четырехкратным.

Из этого соотношения сил видно, что военно-воздушные силы

противника не могли оказать серьезного сопротивления нашей авиации, тем более что гитлеровцы, по данным разведки, имели весьма ограниченные запасы горючего и боеприпасов. Нисколько опережая события, замечу, что с первого дня операции противник вынужден был бросить всю авиацию на главное направление наступления войск 4-го Украинского фронта, поэтому боевые действия 4-й воздушной армии на протяжении всего периода авиационного преследования, до выхода войск Отдельной Приморской армии к Севастопольскому укрепленному району, проходили в обстановке абсолютного господства наших ВВС. Только в районе Севастополя мы встретили активное противодействие вражеской истребительной авиации.

Наши воздушные разведчики выявили, что ПВО противника на Керченском полуострове имеет около 30 батарей малокалиберной зенитной артиллерии, 32 среднего калибра и свыше 20 прожекторов. В последних числах марта наблюдалось значительное ослабление зенитного огня. Вполне очевидно, что немецко-фашистское командование оттянуло часть этих средств на помощь своим войскам, воюющим на юге Украины.

Замысел операции состоял в том, чтобы одновременным наступлением 4-го Украинского фронта из северной части Крыма и Отдельной Приморской армии с восточной части Керченского полуострова в общем направлении Симферополь, Севастополь разгромить вражескую группировку, не допустить ее эвакуации. Главный удар наносили войска 51-й армии и 19-го танкового корпуса с плацдарма южнее Сиваша. Армия генерала Петрова, решая вспомогательную задачу, должна была прорвать оборону противника, разобщить его группировку и уничтожить ее по частям, не допуская к портам Крыма.

4-й воздушной армии были поставлены следующие задачи: нанести мощный бомбовый удар по вражеским штабам и командным пунктам, подавить огонь неприятельской артиллерии, не допустить подхода резервов гитлеровцев, срывать их контратаки, прикрыть с воздуха боевые порядки своих войск.

На этот раз мы решили не проводить авиационной подготовки, а авиационную поддержку осуществить двумя последовательными массированными налетами бомбардировщиков и штурмовиков. Был разработан подробный план, предусматривавший время вылета самолетов, состав групп, объекты для нанесения ударов.

Операции предшествовала тщательная разведка, которую вели летчики 536-го отдельного разведывательного авиаполка, 229-й, 329-й истребительных и 132-й ночной бомбардировочный авиадивизий. Нам удалось полностью выявить состояние

оборонительных рубежей противника на керченском направлении, вскрыть интенсивность и характер движения на его коммуникациях вплоть до Севастополя, аэродромную сеть. 31 марта и 1 апреля была завершена фотосъемка основного рубежа обороны, 8 апреля - последняя фотосъемка запасных Ак-Монайских позиций. Она выполнялась летчиками 366-го отдельного разведывательного авиаполка. Размножив фотосхемы, штаб 4-й воздушной армии снабдил ими всех командиров авиационных и стрелковых частей.

К концу дня 10 апреля войска Отдельной Приморской армии заняли исходное положение и ожидали приказа на наступление. Однако когда наступило время "Ч", оказалось, что противник уже начал покидать первые траншеи оборонительной полосы. Подвижные группы наших воинов настигали врага уже на марше.

- Какая досада, - склонившись над тщательно разработанным планом использования авиации, произнес начальник штаба генерал А. З. Устинов.

Его недовольство можно было понять: теперь работу частей надо начинать не с нанесения массированных ударов, как это было предусмотрено планом, а с преследования и уничтожения отступающих колонн врага.

- А ведь могло быть все иначе, - снова произнес Александр Захарович.

- Не только могло, но и должно было начаться все по-другому, - согласился я с начальником штаба.

Он молча кивнул головой.

Дело в том, что еще во второй половине дня наши воздушные разведчики заметили интенсивное движение транспорта по дорогам от Керчи на запад, взрывы и пожары в самом городе и прилегающих к нему населенных пунктах. О явных признаках отхода гитлеровцев я доложил Военному совету Отдельной Приморской армии. Но генерал А. И. Еременко, новый командующий, заменивший на этом посту Ивана Ефимовича Петрова, усомнился в данных разведки.

- Проверить еще раз, - приказал он.

Между тем начало смеркаться. В этих условиях на задание целесообразнее всего было послать экипажи ночных бомбардировщиков из полка Е. Д. Бершанской. Так мы и сделали. При свете САБ-ов с летчицы отлично видели отступающие войска противника, о чем немедленно доложили в штаб воздушной армии. Я тут же сообщил данные генералу армии Еременко, однако и на этот раз мне не удалось убедить его в достоверности сведений, добытых воздушными разведчиками.

- Разрешите доложить свое мнение маршалу Ворошилову? -

спросил я командующего. Климент Ефремович являлся представителем Ставки Верховного Главнокомандования в Отдельной Приморской армии.

- Полагаю, что мы сами способны разрешить этот вопрос, - ответил Еременко. - Посылайте еще раз разведчиков, а я прикажу направить в район оборонительной полосы противника усиленную подвижную группу.

Складывалась странная обстановка: гитлеровцы отводят свои войска из-под удара, а мы бездействуем, зря теряем драгоценное время. Вместе с тем я понимал, почему колеблется генерал Еременко: окажись сведения воздушной разведки недостаточно точными, наступление наземных войск было бы преждевременным, и все планы командования на предстоящую операцию, все расчеты пошли бы не по ранее предусмотренному варианту, а совсем по-иному.

На протяжении многих месяцев войны я убедился в высоком мастерстве воздушных разведчиков, в достоверности и объективности добываемых ими сведений. Они ни разу не подводили мой штаб. Сейчас я тоже был абсолютно уверен в правдивости данных, доставленных экипажами из полка майором Бершанской. Вот почему, вопреки возражению генерала Еременко, я все же нашел необходимым связаться по телефону с представителем Ставки и доложил ему о создавшейся ситуации.

Надо сказать, что Климент Ефремович Ворошилов любил авиацию и, будучи Наркомом обороны, много внимания уделял ее развитию и повышению боеспособности и боеготовности. И теперь он нередко бывал в наших частях, интересовался боевыми успехами, нуждами авиаторов, беседовал с летчиками, инженерами и техниками, десятки людей знал в лицо, особенно тех, кто неоднократно проявлял доблесть и героизм в боях с врагом. Бывал он и в 46-м гвардейском ночном бомбардировочном авиационном полку, которым командовала Евдокия Давыдовна Бершанская.

- Золотые девчата! - с похвалой отзывался маршал об отважных летчицах, бесстрашно сражавшихся с врагом наравне с мужчинами. - И днем летают, и ночью. А ведь не всякий мужчина сравняется с ними, не каждый овладел искусством ночных полетов. Как, верно?

- Не всякий, Климент Ефремович. На то они и гвардейцы.

- Не обходи их вниманием, Константин Андреевич: они заслуживают больше того, чем ты их поощряешь. Не скупись на награды. После войны о девушках-героинях будут слагать легенды. Если бы я был поэтом, написал бы о них поэму "Крылатые мадонны". - Маршал мягко, светло улыбнулся. - И вот

еще что: береги их, Вершинин, не суй во всякое пекло...

Однако война есть война, от пекла никуда не денешься. Вот и сегодня тоже пришлось посылать экипажи По-2 на задание ночью. И они с честью выполнили боевое задание. Выполнили, а им вроде бы не верят. Обо всем этом я и доложил Ворошилову. Разобравшись в обстановке, он незамедлительно принял необходимые меры.

Подвижная группа, высланная генералом Еременко, лишний раз подтвердила объективность данных воздушной разведки. Началось преследование противника.

Рассмотрим подробнее боевую работу частей и соединений 4-й воздушной армии на этом этапе.

В период с 22 часов 15 минут до 23 часов 63-й Краснознаменный бомбардировочный (самолеты Б-20, А-20-Ж), 889-й Новороссийский и 46-й гвардейский ночные легкобомбардировочные полки (По-2) в районе Булганак, Грязева Пучина, Гора Куликова, Катерлез подавляли артиллерию, прикрывавшую отступление вражеских войск.

В 22 часа 30 минут 46-й гвардейский был перенацелен на бомбометание неприятельских колонн, отходящих на запад и юго-запад от станции Керчь-2, затем (с 2 часов 30 минут) - на удары по фашистским штабам и узлам связи. Экипажи По-2 из полка Е. Д. Бершанской САБами освещали восточную и юго-восточную окраину Катерлез и Керчь-2, чтобы нацелить огонь артиллерии на гитлеровцев. С 2 часов 30 минут 889-й и 63-й авиаполки действовали по эшелонам на станции Багерово и на перегоне Багерово - Тышляр.

Всего с 10 на 11 апреля ночные бомбардировщики совершили 349 вылетов, намного перевыполним задание, предусмотренное планом. Об эффективности работы наших авиаторов свидетельствуют показания пленных гитлеровцев.

Обер-ефрейтор Карл Ф. говорил: "В ночь на 11 апреля не было такой минуты, чтобы над передним краем или над расположением командного пункта батальона не висел самолет По-2 и не бомбил нас фугасными бомбами. Это очень осложняло подготовку к отходу, и мы вынуждены были непрерывно отсиживаться в укрытиях".

Бывший командир полевого запасного батальона майор Эльмар К. рассказывал: "Бомбардировка значительно осложняла подготовку к отходу и вносила большую нервозность в и без того напряженную обстановку".

11 апреля в шесть часов утра наши наземные войска заняли город и порт Керчь. Темп наступления непрерывно нарастал. Действия 4-й воздушной армии стали носить характер ярко

выраженного авиационного преследования.

Первые же разведчики донесли, что дороги, ведущие на запад от Керченского укрепленного рубежа до Ак-Монайских позиций, забиты отходящими колоннами противника, что на Керченском укрепленном рубеже его уже нет и наши передовые части успешно продвигаются вперед.

В течение всего дня штурмовики действовали небольшими группами - по четыре - восемь самолетов. В условиях, когда истребительная авиация противника не оказывает сопротивления, применение малых групп наиболее целесообразно: они достаточно маневренны, позволяют делать максимальное количество заходов на цель, требуют меньшего времени для подготовки к повторному вылету. Все это увеличивает непрерывность давления на неприятеля.

В отдельных случаях, главным образом при атаке крупноразмерных целей железнодорожных эшелонов и станций, штурмовики действовали группами по 12 - 14 самолетов, а бомбардировщики - по 18 - 20.

Особо важную роль играла воздушная разведка, ибо в условиях постоянного движения войск, быстрых изменений обстановки она оказалась единственным средством получения сведений об отступающих, а нередко и о преследующих войсках. Так, 11 апреля с 8 часов 20 минут до 9 часов 25 минут Герой Советского Союза гвардии капитан И. М. Горбунов и его напарник установили, что наша танковая колонна прошла станцию Багерово и подходит к восточной окраине совхоза Консервтрест. Вторая танковая колонна подходила к пункту Андреевка. В период с 15 часов 40 минут до 16 часов 15 минут гвардии майор М. Шевченко и его ведомый обнаружили, что в районе пункта Султановка наши части прошли промежуточный оборонительный рубеж противника, так называемый Турецкий вал.

Для наземного командования эти разведданные летчиков 42-го гвардейского истребительного полка имели исключительно важное значение. По ним оценивалась обстановка и принимались решения, как лучше организовать преследование и уничтожение отходящего противника.

Я знал Горбунова еще по боям на Кубани. Он дрался смело и расчетливо. Однажды шестерка Як-1, возглавляемая им, прикрывала наземные войска. Встретив большую группу вражеских бомбардировщиков, летчики расстроили их боевой порядок и заставили сбросить груз на головы гитлеровцев. Получив команду с земли, Горбунов и его товарищи тут же встретили новую группу "юнкерсов", атаковали их, два самолета сбили, остальных разметали, вынудили повернуть. Затем

шестерка отважных воздушных бойцов вступила в схватку с третьей группой бомбовозов и снова одержала победу.

В общей сложности "юнкерсов" было более сотни, но ни один из них не пересек линию фронта. За этот подвиг Иван Михайлович Горбунов был награжден орденом Александра Невского, а 2 сентября 1943 года за боевые дела свои удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

...В течение дня 11 апреля 1944 года я находился на ВПУ (вспомогательном пункте управления) в районе Маяк на Керченском полуострове и в соответствии с обстановкой на земле и в воздухе принимал решения о нанесении непрерывных ударов по отходящим частям противника.

Воздушные разведчики обнаружили большое скопление железнодорожных эшелонов на участке между Керчью и Владиславовкой. Это говорило о том, что противник намерен использовать эту дорогу для эвакуации своих войск и грузов. Мы немедленно направили туда несколько групп самолетов и, несмотря на противодействие фашистских истребителей, на сильный зенитный огонь, сорвали вражеские планы.

Участвуя в штурмовке фашистских колонн вместе с "илами", наши истребители сопровождения увеличивали мощь авиационного преследования. Так, ранним утром 11 апреля двенадцать ЛаГГ-3 88-го Новороссийского истребительного авиационного полка под командованием Героя Советского Союза капитана В. А. Князева прикрывали группу Ил-2, вылетавших на штурмовку вражеских автомашин и повозок по дороге из Ортаэли на Сараймин. Когда "илы" сбросили бомбы и начали бить по противнику из пушек и пулеметов, Князев приказал одному из своих командиров звеньев - капитану Лукину - присоединиться к штурмовикам. Снизившись до бреющего полета, истребители в упор расстреливали автомашины и подводы с пехотой противника. На обратном пути группа Князева встретила колонну, насчитывавшую около 30 автомашин и 15 подвод, и атаковала ее всем составом.

В тот же день, повторно сопровождая штурмовиков, капитан Лукин вместе с "ильюшиными" нанес удар по вражескому обозу. В результате было уничтожено 16 подвод, до 40 солдат и офицеров. Всего за первый день наступления авиация 4-й воздушной армии и Черноморского флота совершила 1611 самолето-вылетов вместо 1244 запланированных.

В ночь на 12 апреля бомбардировочная авиация действовала по железнодорожным узлам, станциям, по отходящим колоннам противника. К 7 часам утра линия боевого соприкосновения проходила уже по пунктам Огуз Тобе, Парпыч, Дальние Камыши.

О положении своих войск генерал армии А. И. Еременко мог узнавать только из докладов воздушных разведчиков. Ведь в течение всего дня 12 апреля он находился вместе со мной на командном пункте 4-й воздушной армии.

Противник делал попытку задержаться на Ак-Монайских позициях, чтобы дать возможность своим главным силам оторваться от преследующих их частей нашей армии, постоянно поддерживаемых авиацией. Но его попытки оказались безуспешными. Потеряв Ак-Монайские укрепленные рубежи, гитлеровцы покатились дальше на запад.

К 12 часам дня 12 апреля Старый Крым был занят партизанами, и противник, находясь под непрерывным огнем наших штурмовиков, пошел в обход города. В этот день мы произвели 844 вылета. Сокращение напряжения объясняется значительным удалением целей от мест базирования авиации и строгим лимитом расхода горючего.

13 апреля обескровленные части неприятеля, отступив с Керченского полуострова, устремились к единственной оставшейся у них дороге, которая проходила по южному берегу Крыма. На эту дорогу, ведущую к портам, и была перенацелена наша авиация. Одним из важнейших объектов являлся Судак. Чтобы сорвать погрузку уцелевших гитлеровцев на плавучие средства, мы подвергли эту гавань мощным ударам с воздуха. В течение дня бомбардировщики и штурмовики произвели на гавань 63 налета, потопили стоявшие там пять барж с войсками и грузами, не дали врагу возможности уйти морем.

Вот что говорил о налетах нашей авиации на Судак пленный командир взвода 6-й роты тяжелых минометов 2-й румынской горнострелковой дивизии лейтенант Мурешану (его заявление было опубликовано в оперативной сводке Совинформбюро за 19 апреля): "Наша рота 13 апреля прибыла в Судак. Там скопилось много немцев и румын. Немцы грузились на баржи. Как только три баржи, переполненные солдатами, отчалили от берега, налетели русские штурмовики. На наших глазах все три баржи пошли ко дну. После этого румынские солдаты, находившиеся в порту и видевшие гибель немцев, категорически отказались садиться на суда. На причалах поднялась невообразимая суматоха. Приказы офицеров не выполнялись. Между немцами и румынами произошли кровавые стычки. Немцы также прекратили погрузку. Они бросили вооружение, военное имущество и удрали по направлению к Алуште. Когда я вернулся в свою роту, меня окружили 300 солдат из разных подразделений и заявили, что они решили сложить оружие. Я также вместе с ними сдался в плен русским".

Спасаясь бегством, гитлеровцы устремились в горы и далее вдоль юго-восточного побережья Крыма. Но они не ушли от возмездия. Воздушные разведчики обнаружили места их скопления, и мы нанесли по ним ряд ударов с воздуха. Вот один из примеров.

Двенадцать ЛаГГ-3 во главе с командиром 979-го полка майором Г. И. Романцовым, поднявшись в 14 часов 35 минут, нанесли удар по колонне автомашин, подвод и пехоте на горной дороге юго-западнее Судака. В результате трех атак уничтожено и повреждено до 10 автомашин, шесть подвод, убито и ранено до 150 гитлеровцев. Вышедшие в этот район передовые отряды наших наступающих войск подтвердили, что после налета "лавочкиных" оставшиеся солдаты и офицеры противника, бросив технику и вооружение, бежали в горы.

В течение ночи 13 апреля и на следующий день противник отходил, устраивал завалы на пути наших войск. Части 4-й воздушной армии непрерывно бомбили и штурмовали неприятеля. Этому способствовала сама обстановка. Фашисты шли по горной дороге, свернуть с которой было некуда. Бомбардировщики, следуя один за другим с небольшим временным интервалом, выбирали для себя наиболее важную цель и на обратном пути атаковали ее. Этот тактический прием мы назвали блокированием.

Обнаружение целей в ночное время облегчалось тем, что автомашины противника двигались с зажженными фарами. Свет не выключался даже во время бомбардировки, так как езда по извилистой и узкой дороге, проходящей по краям пропастей и ущелий, опасна.

Одновременно штурмовая и бомбардировочная авиация уничтожала плавучие средства в портах. 14 апреля в 10 часов 46 минут звено Б-20 277-го бомбардировочного полка нанесло удар по шести баржам противника, вышедшим из Алушты. Груженные войсками и техникой, они находились в 4 километрах восточнее мыса Аю-Даг. Одна баржа, получив сильные повреждения, направилась обратно к берегу.

В 13 часов две пары Ил-2 622-го штурмового полка во главе с капитаном Беляевым и старшим лейтенантом И. И. Самохваловым нанесли бомбовый и штурмовой удары по баржам в районе Гурзуфа. Баржа, атакованная парой Беляева, окуталась дымом и затонула, остальные получили повреждения.

В 14 часов 55 минут группа бомбардировщиков 277-го полка в составе четырех Б-20 под командованием майора Корнеева в сопровождении шести "аэрокобр" 329-й дивизии совершила налет на колонну противника, состоявшую из 20 автомашин и

батальона пехоты. В результате пять машин было уничтожено, убито и ранено до 50 солдат и офицеров. Истребители и зенитные средства врага противодействия не оказали.

В 17 часов 40 минут четыре Б-20 того же полка во главе со старшим лейтенантом В. В. Бушневым атаковали семь барж в пяти километрах юго-восточнее Балаклавы. В результате бомбардировки одна баржа затонула.

Спустя 40 минут четыре "боинга" той же части под командованием младшего лейтенанта Морозова, действуя с высоты 2000 метров, бомбили колонну автомашин на дороге вблизи Ливадии. Экипажи уничтожили пять автомашин, 25 солдат и офицеров.

Действия в условиях горной местности оказывали влияние и на тактику. Как правило, налеты на колонны вражеских войск совершались малыми группами, цели атаковались с одного захода, с двух-трех - в исключительных случаях. Бомбометание производилось с пологого планирования или с горизонтального полета. Группы действовали одна за другой с временным интервалом 10 - 15 минут. На дорогах создавались пробки и даже обвалы. Так, в 13 часов 20 минут 14 апреля звено Б-20 277-го бомбардировочного полка во главе с майором П. Г. Егоровым сделало обвал, нанеся удар по изгибу шоссе в восьми километрах северо-восточнее Алушты.

Темп наступления войск Отдельной Приморской армии стремительно нарастал. Соответственно все более активизировала свою деятельность и авиация. Поэтому уместно рассказать здесь о том, как тыловые органы, обслуживающие части и подразделения, обеспечивали бесперебойную боевую работу наших полков и дивизий.

Согласно плану одновременно с обеспечением вылетов с Таманского полуострова части тыла в кратчайший срок, исчисляемый буквально часами, должны были привести в порядок освобожденные от противника аэродромы - в первую очередь площадку Опасная, - развернуть там тыловые подразделения, завезти необходимые запасы боеприпасов, горюче-смазочных материалов и продовольствия, чтобы принять и обслужить прибывшие с боевого задания машины.

Эта задача выполнялась успешно. Разведывательные и аэродромно-восстановительные команды шли вслед за передовыми частями наземных войск, а в ряде случаев одновременно с ними вступали в тот или иной населенный пункт. Поэтому взлетно-посадочные полосы подготавливались всегда своевременно.

Необходимость оперативности в подготовке летных полей

станет еще более понятной, если показать, как шло их освоение, то есть "заселение" авиационными полками. Вот один из характерных примеров. Площадка в Керчи буквально через час после ее подготовки была забита самолетами. Там приземлились: одиннадцать ЛаГГ-3 790-го полка, вслед за ними 88-й истребительный полк, 889-й ночной бомбардировочный полк. С утра 12 апреля сюда прилетела основная часть 790-го полка, часть 366-го отдельного разведывательного полка, управление 229-й истребительной дивизии, передовая команда 230-й штурмовой авиационной дивизии...

Аэродромы были нужны нам как воздух, и мы их получали. В связи с этим добрым словом вспоминаю солдат, сержантов и офицеров 435-го и 343-го БАО, готовивших площадки в районе Керчь, Багерово, Чурбаш, Семь Колодезей, Ак-Монай, Карагоз и т. д.

Кроме перечисленных был подготовлен еще ряд аэродромов: Чалибы-Эли (Цюрихталь), Ойсул, Заморен, Стабань, Кенитез (Марфовка). Правда, для работы мы их не использовали: ввиду стремительного продвижения наших войск они сразу стали тыловыми. Авиация прошла мимо них и приземлилась на более передовые точки.

С утра 13 апреля на аэродроме Багерово началась напряженная боевая работа, для обеспечения которой в полки было завезено: 148 бомб типа Фаб-100; 800 противотанковых ПТАБ-2,5; 82 реактивных снаряда; 4720 снарядов для авиапушек; 37000 патронов; 164 тонны бензина... Эти цифры наглядно характеризуют объем работы 443-го БАО.

Надо сказать, что минирование крымских аэродромов было не таким плотным, как, например, кубанских. Очевидно, гитлеровцы не располагали для этого временем. В качестве фугасов они в основном использовали авиабомбы. На аэродроме Карагов разведывательные команды обезвредили 800 авиабомб и снарядов, в Багерово - 56 авиабомб, в Заморске - 256 противотанковых мин. Минированию подвергались подъездные пути, подходы, землянки, служебные помещения.

При освоении крымских площадок пришлось впервые встретиться с весьма коварным и своеобразным приемом минирования. Так, к исходу дня 11 апреля аэродром Багерово был очищен от мин и фугасов и полностью подготовлен к приему авиации. Ночью над ним несколько раз появлялся самолет противника. Он не стрелял, не бомбил, и на него почти не обращали внимания. А на следующий день обнаружили на рабочей площадке аэродрома свыше 700 немецких авиабомб СД-2 с взрывателем типа часового механизма. Наткнувшись на одну из

них, семь человек получили ранения, на другой подорвалась автомашина.

Мы установили, что бомбы-мины были сброшены с борта самолета противника. Об этом приеме минирования сообщили во все части, чтобы предотвратить случаи беспечности, чреватой выводом из строя людей и техники.

Для правильного распределения горюче-смазочных материалов и общевойскового довольствия на Керченский полуостров мы направили представителей службы тыла, которые транспортировали грузы туда, где в них больше всего нуждались, прежде всего на передовые аэродромы.

Перед операцией на армейской базе снабжения, организованной на Таманском полуострове при железнодорожной станции Сенная, было сосредоточено 48 вагонов различных авиационных боеприпасов, и в последующем пополнение шло непрерывно. В процессе наступления на Крымский полуостров перебросили 72 вагона, а израсходовали около 70. Наибольший расход был только в первые дни операции: 11 апреля - 25 вагонов, 12 апреля - 18, 13 апреля - 7,6. Следовательно, недостатка в боеприпасах не ощущалось. Единственным затруднением в этом отношении была доставка их на аэродромы, поскольку автотранспорта не хватало.

К сожалению, этого нельзя сказать о бензине. Нехватка горючего ощущалась остро. Ведь доставка его через пролив на Керченский полуостров и в Крым была крайне затруднительной. Не так-то просто возить горючее под огнем противника. А расход был очень велик: за три первых дня операции (11 - 13 апреля) полкам потребовалось 1270 тонн высокооктанового бензина и 151 тонна бензина марки Б-70 (для самолотов По-2).

Запасы авиатехнического имущества были вполне удовлетворительными. К началу операции у переправы на таманской стороне мы сосредоточили 54 вагона и 16 вагонов на Керченском полуострове. А израсходовано в ходе всей операции было всего лишь 25.

Несколько слов о роли медицинской службы 4-й воздушной армии в период подготовки и проведении Крымской операции. Керченский пролив хотя и не слишком большая водная преграда, но она серьезно осложнила работу наших медиков. Опыта по обеспечению операций подобного рода у них не было. Но жизнь, как говорится, научит всему. Надо было только представить себе, что вынужденные посадки будут совершаться не только на суше, но и на воде. А оказание незамедлительной помощи приводнившимся экипажам - дело непростое.

С этой целью мы организовали медицинские посты на воде в

районе Жуковка, Глекки, коса Тузла, Юраков Кут. Из состава Азовской военной флотилии получили глиссер, торпедный катер и два мотобота, оснащенные спасательными лодками, поясами, необходимым набором медикаментов. На аэродроме Жуковка и посадочной площадке севернее высоты 175,0 постоянно дежурили два самолета По-2 с надувными лодками. Вылет дежурных самолетов и выход катеров к месту приводнения летчиков, спускающихся на парашютах, осуществлялся по личной инициативе дежурных экипажей или по приказанию со станции наведения. Самолеты По-2 одновременно использовались и для наведения катеров на места приводнения.

На Таманском полуострове в станице Фанталовской силами 348-го и 524-го БАО мы развернули армейский хирургический лазарет на 30 коек. Войсковой лазарет на 25 коек был развернут на станции Запорожская силами 471-го батальона аэродромного обслуживания.

Для оказания медицинской помощи экипажам, приземлившимся по тем или иным причинам вблизи переднего края (на Керченском полуострове), развернули четыре медицинских поста. Они разместились при станциях наведения на горе Иваново, в районах завода имени Войкова, Колонка, станицы Спасская и западнее Баксы. На каждом посту находился фельдшер с выделенной в его распоряжение полуторатонной машиной, предназначенной для эвакуации раненых.

Цель и назначение этих постов сводились прежде всего к розыску раненого и оказанию ему первой помощи. Затем его доставляли на посадочную площадку санитарных самолетов, оттуда - в армейские хирургические лазареты. В дальнейшем в случае необходимости раненые отправлялись в краснодарский эвакогоспиталь.

Для оказания медицинской помощи раненым летчикам, совершившим вынужденную посадку на Таманском полуострове, в Тамани был развернут войсковой лазарет на десять коек.

В первых числах апреля на керченском плацдарме кроме медицинских постов на радиостанциях наведения были развернуты три хирургических лазарета, которые предназначались для оказания помощи летчикам в ходе наступательной операции.

Большую роль в условиях быстрого продвижения наших войск сыграли лазвреты, развернутые в станице Фанталовская и на станции Запорожская. Часть госпиталей не успела переправиться через залив, а те, которые переправились, быстро отстали. Эти же два лазарета, находясь в составе своих частей (348, 524, 471-го батальонов аэродромного обслуживания), последовательно

дислоцировались в пунктах Маяк, Капканы, Керчь, Багерово, Ленинское, Карагоз. Они и принимали всех раненых.

Немалую помощь авиаторы оказали войскам Отдельной Приморской армии в срыве железнодорожных перевозок противника. Много сделали они и для поддержки боевых действий крымских партизан. Но об этом разговор особый.

Глава семнадцатая. Эшелоны летят под откос

На рассвете 11 апреля наша авиаразведка обнаружила на многих станциях между Керчью и Владиславовной скопления железнодорожных эшелонов противника. В вагоны и на платформы грузились войска и техника. Срыв этих перевозок возлагался на авиацию. Прежде всего надо было выводить из строя паровозы и разрушать мосты, создавать пробки даже на перегонах. На основе опыта лучших мастеров бомбово-штурмовых ударов мы рекомендовали всем летчикам заходить для атаки с запада, со стороны Ак-Моная, чтобы уничтожать в первую очередь паровозы и головные вагоны.

Первый налет совершили на станцию Салын, где стояли четыре эшелона по 35 вагонов в каждом. В воздух поднялись пять групп "ильюшиных", возглавляемые майором М. И. Бахтиным из 190-го штурмового авиаполка. На эту же цель направились "аэрокобры" 57-го гвардейского истребительного авиаполка, ведомые старшим лейтенантом В. В. Шиколовым.

Когда наши самолеты приблизились к цели, эшелоны уже двинулись в путь. Но уйти им не удалось. Шиколов со своим ведомым атаковал первый состав в тот момент, когда тот с двумя паровозами во главе проходил мост, что в пяти километрах к западу от Салына. Истребители сделали четыре захода, ведя огонь с высоты 300 метров. Паровозы загорелись. Вторая пара "аэрокобр" приступила к штурмовке остановившегося состава.

Через 10 минут к мосту подошел второй эшелон, затем третий, но путь для них был закрыт. Штурмовики майора Бахтина с первой атаки разрушили мост, затем разбили и вывели из строя до 40 вагонов и платформ, прямым попаданием бомбы уничтожили один паровоз.

Комиссия, созданная из офицеров штаба нашей армии, подтвердила результаты отличного удара по вражеским эшелонам, которые были загружены боевой техникой и различным военным имуществом.

Удачными были налеты штурмовиков 230-й авиационной дивизии по вражеским железнодорожным составам, направлявшимся на запад от станции Семь Колодезей, а также на участке между Ташлыяром и Ак-Монаем.

Помимо срыва перевозок противника нам удалось сохранить

от разрушения железнодорожный путь протяженностью около 60 километров и ряд искусственных сооружений на участке Керчь - Владиславовка.

Сразу же после прохода последних эшелонов, находившихся на станции Салын, гитлеровцы намеревались подорвать этот участок пути. Задержка произошла из-за того, что наши летчики ударами с воздуха затормозили движение, создали пробки. А тем временем подошли передовые части Отдельной Приморской армии. Команды вражеских подрывников и железнодорожная администрация вынуждены были бежать.

Кроме действий по эшелонам, находившимся в пути, авиаторы совершали успешные штурмовые удары и по скоплению составов на станциях. 11 апреля в 8 часов 30 минут двенадцать Ил-2 7-го гвардейского штурмового полка под командованием гвардии капитана Юркова, прикрываемые группой истребителей в составе двенадцати ЛаГГ-3 863-го полка, с высоты 160 - 200 метров и снижением до бреющего полета нанесли бомбово-штурмовой удар по двум железнодорожным эшелонам на станции Ташлыяр.

Зайдя на цель с северо-запада под углом 30 градусов к железнодорожным путям, первая четверка атаковала паровоз и головные вагоны, вторая центральную часть состава, третья - второй эшелон. Развернувшись для повторного удара, летчики увидели шесть горящих вагонов, которые закрыли выход со станции.

В тот же день в 12 часов три экипажа 210-го штурмового полка во главе с капитаном Прохоровым под прикрытием звена ЛаГГ-3 863-го истребительного полка вылетели для нанесения удара по двум эшелонам, находившимся на станции Семь Колодезей.

Для достижения внезапности заход на цель летчики произвели с тыла на высоте 600 метров. В этот момент железнодорожные составы находились под погрузкой, возле них скопилось около 50 автомашин и до сотни подвод. "Атакуем!" - скомандовал Прохоров и бросил машину в пике. Сбросив бомбы с высоты 50 метров, он правым боевым разворотом перешел в набор высоты для повторного удара. Во время второй атаки экипажи обстреляли эшелон из пушек и пулеметов, ведя огонь с дистанции 600 - 400 метров. В результате было разбито шесть вагонов.

Выходя из атаки, старший лейтенант Прохоров заметил на дороге невдалеке от станции Семь Колодезей автоколонну до 150 автомашин и обоз до 500 подвод, сопровождаемый немецкой пехотой. Подав команду "Перестроиться в кильватер для

штурмовки колонны!", он снова устремился на цель. Летчики штурмовали противника до полного израсходования боекомплекта.

Не менее успешно действовали бомбардировщики. 132-я ночная бомбардировочная дивизия, вылетая группами по 18 самолетов Б-20, в течение дня 11 апреля наносила удары по скоплению эшелонов на железнодорожном узле Владиславовка и частично по станции Семь Колодезей.

Комиссия штаба 4-й воздушной армии установила, что в результате налетов были разрушены главные станционные пути. Рабочие Владиславовки Н. М. Дубенко, Д. В. Тихонов и В. К. Букин позже рассказали, что на станции было выведено из строя два паровоза, уничтожено девять вагонов с зерном, убито и ранено много солдат. Не имея исправных паровозов, гитлеровцы оставили на станции свыше 200 вагонов и платформ.

На следующий день к станции Ак-Монай пытались подойти два паровоза, чтобы вывезти скопившиеся эшелоны в направлении станции Сектор, по им помешали наши бомбардировщики. Они разрушили выходные стрелки, прямым попаданием бомб разбили основной входной путь, и паровозы не смогли подойти. Об этом рассказали рабочие А. Д. Жердев, У. Е. Кузьменко и Н. И. Жердев, которым пришлось восстанавливать и разбитые стрелки и путь в направлении Ак-Моная.

Особый интерес представляет срыв намерения фашистов ввести в действие путеразрушитель типа "червяк" на станции Семь Колодезей, а также предотвращение их попытки привести в негодность железнодорожное полотно путеразрушителем типа "скорпион" на участке Владиславовка - Джанкой.

Получив сведения о том, что на других участках фронта появились путеразрушители, штаб 4-й воздушной армии по фотоснимкам ознакомил летный состав частей с назначением этой техники и принципом ее действия. Вскоре "червяк" появился и в полосе нашего наступления. Истребители-охотники 66-го полка лейтенант Петров и младший лейтенант Шугаев вылетели для уничтожения паровозов на железнодорожном участке Ташлыяр - Владиславовка. Выйдя к станции Семь Колодезей, они обнаружили два паровоза с вагоном и платформой, к которой был прицеплен путеразрушитель. Летчики немедленно атаковали цель. Сначала они разбили паровозы, а во время четвертого захода прямым попаданием бомб взорвали вагон, платформу и "червяка".

Разведчики 229-й истребительной авиационной дивизии обнаружили вышедший из Феодосии на Владиславовку паровоз с четырьмя вагонами и прицепленный к ним путеразрушитель типа

"скорпион". Данные разведки были по радио переданы в штаб 4-й воздушной армии. Мы тотчас же выслали две пары "охотников" для уничтожения обнаруженной техники. Первую пару возглавил лейтенант Кондаков, вторую лейтенант Глоба.

С высоты 400 метров летчики увидели состав путеразрушителя в двух километрах западнее Владиславовки. Два километра пути было уже разрушено. Огнем бортового оружия "охотники" подорвали начиненный взрывчаткой вагон. Состав остановился. Начальник управления военно-восстановительных работ генерал-директор пути и строительства 3 ранга Зернов сообщил потом, что фашисты, не имея возможности использовать путеразрушитель, подорвали его.

Одним из основных и объективных документов, отражающих результат действий авиации в этот период, является докладная записка товарища Зернова, которую он адресовал Народному комиссару путей сообщения СССР: "Успешные действия 4-й воздушной армии по срыву железнодорожных перевозок и намерений немецкого командования по разрушению железных дорог в Крыму позволяют сделать следующие выводы: в условиях быстрого темпа наступления наших войск, которое поддерживается авиационным преследованием, действия авиации на железной дороге - важнейшей коммуникации, обеспечивающей быструю эвакуацию войск, техники и различного военного имущества, приобретают большое значение.

Как показал опыт, основными целями, вывод которых из строя обеспечивает срыв железнодорожного движения, являются в первую очередь паровозы и искусственные сооружения (мосты, виадуки и прочие). В данной операции срыв железнодорожного движения и предотвращение разрушения путей осуществлялись в первую очередь путем вывода из строя паровозов и лишь частично, для полной гарантии, применением бомбардировщиков с целью закупорки станций и перегонов".

4-я воздушная армия, которой специально были приданы 2-й авиационный транспортный полк и 9-й Отдельный полк ГВФ, оказала значительную помощь крымским партизанам. Летчики снабжали отряды народных мстителей боеприпасами, вооружением, продовольствием; эвакуировали раненых, доставляли пополнение (в основном командиров и политработников, специалистов-подрывников, минометчиков и радистов); бомбили войска противника в период их карательных действий, направленных против партизан.

Все это способствовало повседневной боевой работе наших товарищей по оружию, а в момент решающих боев за Крым - успешному проведению целого ряда операций по дезорганизации

планомерного отхода гитлеровцев. Так, заняв Старый Крым, партизаны перерезали пути отхода к Симферополю керченской группировке противника. Захватив Ялту, они не дали фашистам разграбить и уничтожить массандровские винные погреба, спасли от разрушения санатории, электростанции, различные коммунальные предприятия. В Симферополе предотвратили попытку оккупантов разрушить Нянский водопровод, крупные здания, хозяйственные объекты.

В Крыму действовали три соединения партизан: Восточное, Северное и Южное. Их боевой состав насчитывал 3298 человек. Самым многочисленным было Южное соединение - 2255 человек (в Северном было 363, в Восточном - 680). Партизаны имели 2470 винтовок, 900 автоматов, 7 станковых пулеметов, 149 ручных, 29 противотанковых ружей, 80 минометов, 346 пистолетов и револьверов. Почти все это вооружение было доставлено в партизанские отряды летчиками 4-й воздушной армии.

Восточное соединение действовало по коммуникациям противника в районе Феодосия, Симферополь, Старый Крым, Изюмовка. Оседлав шоссейную дорогу Феодосия - Симферополь в районе Изюмовки 11 апреля 1944 года, партизаны остановили движение отходящих колонн врага с 5 часов до 8 часов 30 минут. В 10 часов, захватив Старый Крым, они перерезали шоссе Феодосия - Симферополь и удерживали его до 15 часов. Затем, ввиду обходного маневра танков противника, временно отошли, оставив в Старом Крыму заслон - 35 автоматчиков.

В 16 часов 30 минут, получив подкрепление, партизаны вновь оседлали шоссе, приостановив движение гитлеровцев на полтора часа. С 17 часов 11 апреля до 2 часов ночи 12 апреля отряды партизан, имея заслон в Старом Крыму, основными силами действовали на шоссе Старый Крым-Изюмовка, Изюмовка - Карагач. В результате совместных действий отрядов движение противника по шоссе Феодосия Симферополь было приостановлено. Отступающий враг вынужден был повернуть на обходные дороги через Карагез и Тюристаль. Но там фашисты попадали под удары нашей штурмовой авиации.

В результате двухдневных боев партизан на магистрали Феодосия - Старый Крым противник потерял помимо техники 1970 солдат и офицеров, из них 804 убито, 1166 захвачено в плен. 12 апреля основные силы Восточного соединения встретились с передовыми частями Красной Армии - штурмовым танковым батальоном.

Активно действовало и Северное соединение. Например, бригада "Грозная" к 10 часам 13 апреля, оседлав шоссейные дороги Симферополь - Зуя и Симферополь Алушта, отрезала

гитлеровцам все пути отхода на Симферополь и Севастополь. Бригада "Непобедимая", заняв к 10 часам Карасубазар и взяв под контроль дорогу на Ускут, преградила противнику путь на Алушту и по южному берегу Крыма до подхода частей Красной Армии.

Отряд "Смерть фашистам" уничтожал окруженную группировку противника в районе Зуя, Верх, Фундуклы.

13 апреля он соединился с подошедшими частями Красной Армии и совместно с ними завершил операцию по разгрому врага.

13 апреля в 2 часа ночи отряды "За Советский Крым" и "За победу" ворвались в Симферополь и начали уничтожать вражеский гарнизон.

Южное соединение партизан имело следующие боевые задачи: содействовать частям Красной Армии в освобождении Симферополя, блокировать шоссейные дороги Симферополь - Алушта и Симферополь - Альма (задача 4-й бригады); захватить до подхода частей Красной Армии город Бахчисарай, блокировать шоссейную и железную дорогу Бахчисарай - Альма, Бахчисарай - Севастополь, Бахчисарай Коуш (задача 6-й бригады); оседлать шоссейные дороги Ялта-Алушта, Ялта Севастополь и содействовать частям Красной Армии в освобождении города Ялта (задача 7-й бригады).

Партизаны с честью выполнили свой патриотический долг. Вот, например, как действовала 6-я бригада. 13 апреля в 22 часа 30 минут она захватила окраину Бахчисарая и в течение полутора часов вела бой с двумя батальонами противника. До шести утра 14 апреля отряды этой бригады удерживали шоссе и железную дорогу, не пропустив ни одной машины и ни одного эшелона противника. В 6 часов 30 минут утра в город вошли передовые части Отдельной Приморской армии и уничтожили его гарнизон.

Надо отдать должное воинскому мастерству партизан и, прежде всего, их руководителей. В бою за Бахчисарай, потеряв всего лишь одного человека, бригада уничтожила 450 гитлеровских солдат и офицеров, 43 автомашины, 5 орудий, 32 подводы, один танк. Взято в плен 116 солдат и офицеров, захвачено: 24 автомашины, 6 пулеметов, 2 орудия, 104 винтовки, 37 тракторов, 15 тонн бензина.

Всего с 10 по 17 апреля партизанскими соединениями Крыма было уничтожено 2890 солдат и офицеров противника, большое количество боевой техники и оружия. Захвачены богатые трофеи, взято в плен 4431 человек.

Доставка партизанам боеприпасов и различных грузов осуществлялась в целях маскировки только ночью и только

одиночными самолетами (Ли-2 и частично Р-5 и По-2). Полеты Ли-2 обеспечивались приводными средствами (радиомаяками). При низкой облачности (менее 400 - 500 метров) маршруты проходили за облаками, поскольку в районе действий партизан некоторые вершины горного хребта Яйла достигали 800 - 1000 метров.

Летать приходилось далеко - до 300 километров. Горные районы, в которых располагались партизанские соединения, отличались весьма неустойчивой погодой - частыми туманами, низкой облачностью, сильными ветрами. Поэтому первым в горный район, как правило, уходил самолет-разведчик. Проходя по маршруту над целями (местами сбрасывания грузов и посадочными площадками), экипаж сообщал нам погоду и там, где позволяли метеоусловия, сбрасывал пристрелочный груз. Затем на эту цель вылетали самолеты с настоящими грузами: оружием, боеприпасами, военным имуществом.

Посадочные площадки и места для сбрасывания грузов на парашютах экипажи отыскивали с помощью партизан по специальным заранее установленным световым сигналам. Чаще всего это были костры, изображающие линию, квадрат, круг, конверт. Безусловно, прежде чем выложить сигнал, партизаны должны были определить, кто появился над ними - наши или фашисты. Надо сказать, что они делали все быстро и безошибочно; наши самолеты отличались от немецких звуком мотора. Кроме того, о предстоящем прилете они предупреждались заранее. Кроме костров летчики при отыскивании площадок использовали и местные характерные ориентиры, а также немецкие светомаяки, установленные юго-восточнее Симферополя.

Особую сложность представляла посадка, так как партизанские аэродромы были крайне ограниченных размеров. Например, площадка номер один, называемая "Ивановскими казармами" и расположенная в четырех километрах восточнее деревни Дшефар-Берда, имела взлетно-посадочную полосу длиной 700 метров и шириной 60. Это была часть лесной дороги, проходившей по лощине на высоте 800 метров над уровнем моря. Посадка допускалась только в одном направлении - с северо-запада, ибо с юго-востока подход был закрыт горным хребтом, взлет тоже лишь в одном направлении - противоположном посадочному.

Профиль полосы по ширине представлял выпуклость, окаймленную с обеих сторон кюветами. Малейшее отклонение самолета при посадке и взлете грозило аварией.

Основная площадка номер два ("Баксанская"), расположенная

на высоте 800 метров над уровнем моря, была немного длиннее первой (800 метров), но уже и имела уклон с юга на север до 20 градусов. Подходы к ней со всех сторон были закрыты высотами. Заход на посадку - только с одной стороны, с северо-запада, но и в этом случае он ограничивался высокими деревьями. Летчик убирал газ в тот момент, когда самолет, пройдя над верхушками деревьев, оказывался над границей площадки.

Несмотря на исключительно сложные условия, летчики-ночники успешно выполняли боевые задания. За все время взаимодействия с партизанами случились лишь одна поломка и одна авария.

Помогать народным мстителям мы начали с момента форсирования Керченского пролива. 2 октября 1943 года младший лейтенант Колдыбаев получил боевое задание: ночью на самолете По-2 произвести посадку на партизанском аэродроме в районе Симферополя, доставить туда боеприпасы, а на обратном пути вывезти пленного офицера. Чтобы хватило горючего, самолет снабдили подвесными баками.

Ночь была безоблачной, но очень темной. Вылетев в 22 часа, Колдыбаев в районе станции Благовещенской, тогда еще занятой противником, вышел в Черное море. Справа от его маршрута находился Керченский пролив, через который противник эвакуировал свои войска, отходящие с Таманского полуострова. В южной части полуострова, освещенного с моря прожекторами судов, шел бой. Однако Колдыбаев пролетел незамеченным.

Свыше трех часов летчик следовал над морем. Миновав Феодосийский залив на высоте 1500 метров, он вышел на мыс Меганом, опознав его по маяку-мигалке, установленному фашистами для своих сторожевых кораблей, и углубился в Крымские горы, достигающие в этом районе высоты 1500 метров.

Пролетев лесными ущельями Крыма, Колдыбаев опознал район цели, нашел площадку, но условных сигналов, разрешающих посадку, не было. Будучи твердо уверенным, что находится над аэродромом, летчик, положив самолет в неглубокий вираж, стал выжидать. Вскоре вспыхнули костры, и Колдыбаев зашел на посадку. Не выключая мотора, он сдал партизанам боеприпасы, получил важный документ и, приняв на борт пленного офицера, вылетел обратно. Из предосторожности, чтобы не выдать маршрут своего полета карательным войскам противника, установившим наблюдение за прилетающими с моря самолетами, Колдыбаев изменил маршрут и обратно летел северным районом - через Арабатский залив и Азовское море. Во второй половине ночи над Керченским полуостровом сгустился туман. Весь путь от цели до Азовского моря летчик прошел над

плотной пеленой, берег увидел лишь в районе Керченского пролива, освещенного судами противника. Пробыв в воздухе 8 часов, младший лейтенант Колдыбаев на рассвете возвратился на свой аэродром.

Иногда, будучи на партизанских аэродромах, летчики по стечению обстоятельств вынуждены были сражаться против врага плечом к плечу с партизанами. И в этом случае они проявляли себя как герои.

В ночь на 28 декабря 1943 года старший лейтенант Царевский с бортмехаником техником лейтенантом Тютеревой на самолете По-2 вылетел к партизанам в район Симферополя. Пройдя по маршруту Старотитаровская, Крымская, мыс Чауда, Симферополь, он через 3 часа 30 минут был уже над заданным районом, опознал посадочную площадку и, когда на ней появился условный сигнал, приземлился.

Здесь летчик получил от командира партизанского отряда новое задание. Выполняя его уже перед рассветом, он вылетел на другую точку. Произведя посадку и тщательно замаскировав самолет в лесу, он сдал его под охрану двух партизан.

Несколько раньше, в период с 10 по 20 декабря, народные мстители провели ряд боев, во время которых нанесли большой урон противнику. Решив покончить с партизанами одним сильным ударом, оккупанты 22 декабря в 6 утра большими силами пехоты при поддержке артиллерии и авиации перешли в наступление в районе Северного и Южного соединений, там, где находился экипаж Царевского. Вначале гитлеровцы блокировали, а потом заняли этот район и вплотную подошли к площадке, где находился замаскированный самолет. Центральный штаб партизан приказал по радио во что бы то ни стало не допускать противника к аэродрому. Бой шел в течение всего дня. Зная о находящемся здесь самолете, фашисты били из минометов и пулеметов. Девятка "юнкерсов" беспрерывно висела над районом расположения партизанских отрядов, и бомбы нередко попадали и на площадку.

Партизаны дрались самоотверженно. Старший лейтенант Царевский, вооружившись автоматом, тоже участвовал в бою. Техник-лейтенант Тютерева, отведя партизанских лошадей в балку, охраняла их там, а когда фашисты стали приближаться к площадке, подносила бойцам мины и пулеметные ленты. В 15 часов противник подошел к самолету так близко, что экипаж вынужден был подготовить его к уничтожению.

С наступлением темноты противник занял балку, но на площадку его не допустили. Тогда гитлеровцы подожгли траву и кустарник. Периодически, опасаясь неожиданного нападения, они

освещали местность ракетами.

Зная, что враг не рискнет атаковать ночью, старший лейтенант Царевский решил взлететь в темноте и под ее покровом уйти из района, занятого карателями. В направлении самолета противник вел огонь из пулеметов и автоматов во время прогрева мотора при взлете и наборе высоты. Но Царевский сумел вырваться из ущелья и, взяв курс 90 градусов, пошел через море. К рассвету экипаж возвратился на свой аэродром.

Карательные экспедиции крупных сил противника (только против Южного соединения партизан участвовало две горнострелковые дивизии румын и шесть батальонов немцев) следовали одна за другой. Бои шли ежедневно. Перед летным составом была поставлена задача - вывезти тяжелораненых на Большую землю. И они это сделали, совершая по два вылета в ночь. Не прекращалась и доставка партизанам боеприпасов. При эвакуации тяжелораненых отличились командиры кораблей Ли-2 капитаны Таран, Езерский, Алиев, Даниленко.

С утра 3 января фашисты начали артиллерийскую подготовку рубежей, занимаемых партизанами, и обработку их с воздуха. Однако все усилия карателей оказались безрезультатными. Народные мстители без потерь отошли в другой район.

4 января после интенсивной бомбежки пехоте противника удалось окружить лагерь, в котором находилось население и раненые партизаны. Однако бригада, охранявшая лагерь, вырвалась из окружения с частью раненых, а гражданское население рассыпалось по горам.

Карательные операции продолжались до 9 января. Для дезорганизации наступления противника и ослабления его сил наши ночные бомбардировщики наносили удар за ударом, уничтожали вражескую артиллерию и пехоту, а главное деморализовали гитлеровцев и поддерживали моральный дух партизан. Приведу выдержку из оперативной сводки No 28 Крымского штаба партизанского движения за период с 1 по 15 января 1944 года. "В ночь на 4 и 5 января наша авиация (132-я бомбардировочная авиационная дивизия) произвела бомбардирование горы Колаи-Баир, высот 931,1 и 1101,5, пунктов Чавка, Шумхай Средний, Ангара и Ени-Сала. Совершено 34 самолето-вылета, сброшено сто семьдесят пять бомб типа ФАБ-100, шесть ФАБ-50, сто семьдесят пять АО-25. В результате бомбежки в деревне Шумхай Средний возникли пожары и взрывы, в деревне Ангара - пожары".

Позже командир 18-го партизанского отряда 1-й партизанской бригады Северного соединения старший лейтенант А. С. Ваднев довольно подробно рассказал об одном из налетов

нашей авиации: "В ночь с 3 на 4 января прилетели "бостоны". Немцы почему-то приняли их за своих, дали несколько ракет, выложили костры в балке около высоты 884,1. "Бостоны" развернулись и начали бомбить, намереваясь, очевидно, поразить артиллерию, командный пункт, склад боеприпасов. Во время этого налета, как потом установили, были разбиты командный пункт и несколько орудий. После первого захода бомбардировщиков немцы потушили костры, но "бостоны" сбросили САБы, осветили район и нанесли еще один удар. Кроме того, они бомбили Шумхай Средний и Ангар, где располагались боеприпасы и тыловые части. Мы наблюдали в этих населенных пунктах взрывы и пожары. Эти налеты "бостонов" подняли дух у партизан. Самолеты пришли к нам на помощь в трудное время. Немцы прочесывали район вплоть до леса, но партизаны, воодушевленные поддержкой авиации, умело сманеврировали и ушли к высоте 1025,2. После окончания действий немцев они вновь заняли свой прежний район".

Посадочные площадки, как мы уже говорили, находились невдалеке от населенных пунктов, где располагались карательные отряды. Нередко они блокировали партизанские аэродромы и иногда даже захватывали их. Поэтому, ожидая прилета самолетов, партизаны на наиболее угрожаемых направлениях выставляли сильные заслоны численностью до 150 - 200 человек.

Экипажи задерживались на площадке недолго, максимум 20 минут, а в наиболее опасные моменты, когда противник находился в непосредственной близости, еще меньше - 5 минут. Уходили, образно говоря, из-под носа гитлеровцев. Все это еще и еще раз говорило о сложности выполняемых заданий, об огромном риске, которому подвергались летчики транспортной авиации, оказывая помощь партизанам.

13 апреля 1944 года, в 19 часов 30 минут, старший лейтенант Быба, имея на борту самолета Ли-2 66000 патронов и четыре миномета с боекомплектами, вылетел к партизанам. Набрав над аэродромом высоту 700 метров, он лег на заданный курс. Следуя южным маршрутом - через Черное море, экипаж при подходе к Главному Кавказскому хребту попал в сильную болтанку, грозившую разрушить машину. Убедившись в невозможности пролета через хребет, Быба решил пробиваться к цели северным маршрутом. Полет проходил под облаками, в проливной дождь. В 21 час 15 минут экипаж вышел на мыс Черный Кош, а оттуда отправился на отыскание площадки, пользуясь рассчитанным курсом и пеленгом наземной радиостанции. Цель была обнаружена по условным сигналам - кострам.

В 22 часа старший лейтенант Быба отлично приземлил

самолет на узкой полоске, выбранной на склоне горы. При этом был сильный боковой ветер и дождь. Сдав партизанам груз, летчик благополучно взлетел и возвратился на свой аэродром.

Бывали периоды, когда партизаны особенно остро ощущали недостаток в боеприпасах. В таких случаях, несмотря на сложную обстановку, плохую погоду, мы принимали все меры к выпуску самолетов.

23 апреля от Южного соединения партизан, которое в это время вело напряженные бои с наступавшими карательными отрядами противника, поступила заявка: "Ощущаем острую нужду в гранатах, взрывчатке, патронах". И мы доставили им 11 гондол с боеприпасами, а на следующий день - 45 240 патронов для винтовок и автоматов, 38 087 - для пулеметов ППШ, 100 штук мин, 250 килограммов тола.

Всего с октября 1943 года по апрель 1944 года в интересах партизан было произведено 409 самолето-вылетов, в том числе свыше 80 - с посадками на лесных площадках. При этом доставлено: 215 тонн боеприпасов, вооружения, разного военного имущества, вывезено 952 тяжелораненых.

По завершении боев в Крыму штаб партизанского движения прислал свой отзыв о действиях нашей авиации. В нем говорилось: "Успешная борьба крымских партизан неразрывно связана с активной помощью и проявлением мужества летным составом, который, не считаясь со сложностью обстановки, презирая смерть и несмотря на плохую погоду, доставлял партизанам вооружение и боеприпасы.

Широко развернувшаяся активная боевая и диверсионная деятельность крымских партизан, непрерывно громивших гарнизоны и подразделения противника, разрушавших и перерезавших его основные коммуникации и линии связи, вынудила командование немецких войск создать специальный штаб по борьбе с партизанами Крыма. В марте -апреле 1944 года, сняв с фронта часть своих сил, противник предпринял отчаянную и решительную попытку разгромить партизанские соединения и тем самым обеспечить свой тыл и коммуникации на Севастополь.

Ведя тяжелую борьбу с превосходящими по силам гитлеровцами, партизанские отряды остро нуждались в боеприпасах. Героическая работа летного состава, накопившего опыт полетов в сложных метеоусловиях, хорошее знание посадочных площадок, на которые им приходилось садиться в исключительно сложных условиях, обеспечили им выполнение задачи по снабжению партизанских отрядов боеприпасами. В результате народные мстители успешно отбили все атаки противника и, в свою очередь, нанесли ему огромные потери в

живой силе.

Имея достаточное количество боеприпасов, партизанские отряды успешно провели боевые операции, в ходе которых, содействуя Красной Армии, отрезали пути отхода противнику, наносили ему большой урон, не давали уничтожать города и села, угонять советских людей в Германию".

Начиная с 15 апреля части 4-й воздушной армии действовали по вражеским войскам в районе Севастополя.

На исходе дня авиаразведка обнаружила, что к порту под прикрытием эсминцев и катеров движется караван транспортов, который, очевидно, предназначен для эвакуации войск противника из Крыма. Ночь выдалась непогожая, поэтому я приказал высылать на боевое задание одиночные самолеты Б-20 и По-2 с интервалами 20 - 25 минут. Экипажи совершили 15 самолето-вылетов, обрушивая бомбы на скопления войск и техники в порту Севастополь. Караван транспортов уже был там. Одновременно летчики наносили удары по противнику в Ялте и на дорогах западнее города.

Когда советские войска подошли к внешнему оборонительному обводу Севастополя, авиация противника резко активизировалась. Она насчитывала около 160 самолетов, преимущественно истребителей типа Ме-109 и ФВ-190. Фашисты прикрывали свои войска, вели разведку, противодействовали нашей авиации. ФВ-190, кроме того, пытались штурмовать аэродромы 4-й воздушной армии.

Наши части базировались на удаленных точках. Это сокращало время патрулирования. Пришлось усилить прикрытие наземных войск увеличением нарядов истребителей и более частой их сменой в воздухе. Однако из-за неблагоприятных погодных условий мы 17 апреля совершили лишь 79 самолето-вылетов. Экипажи уничтожали и блокировали плавучие средства, подвергали штурмовым и бомбовым ударам выявленные авиаразведкой крупные цели в районе основного пояса обороны противника.

За 6 дней наступательных действий войска генерала А. И. Еременко, продвинувшись до 250 километров, полностью разгромили 98-ю и 73-ю пехотные дивизии немцев, 3-ю горнострелковую и 6-ю кавалерийскую дивизии румын, отдельные части 1-й и 2-й горнострелковых румынских дивизий, 181-ю бригаду штурмовых орудий и ряд отдельных полков и батальонов.

18 апреля 1944 года решением Ставки Верховного Главнокомандования Отдельная Приморская армия была переименована в Приморскую армию и включена в состав 4-го

Украинского фронта. Ее командующим стал генерал-лейтенант К. С. Мельник. Войска, в том числе и 4-я воздушная армия, приступили к подготовке штурма Севастополя.

Главная роль в авиационной подготовке прорыва мощного укрепленного рубежа противника отводилась 8-й воздушной армии, которой командовал генерал-лейтенант авиации Т. Т. Хрюкин. Нам же предстояло уничтожить минометно-артиллерийские позиции, расположенные в трех - пяти километрах от переднего края, вести разведку в предместьях Севастополя, прикрывать наземные войска в районе Балаклава, Ново-Шули, Бельбек, Кадыковка.

В течение последующей недели наши авиачасти, выполняя поставленные задачи, произвели 961 самолето-вылет. 27 апреля 4-я воздушная армия была передана во временное подчинение генералу Хрюкину. В дальнейшем она участвовала в освобождении Севастополя и успешном завершении Крымской операции вплоть до 12 мая 1944 года.

Военный совет Приморской армии высоко оценил большую работу наших авиаторов. В его приказе отмечалось: "В напряженных боях по освобождению Северного Кавказа, Кубани, Таманского полуострова и Крыма войсками Северо-Кавказского фронта и в дальнейшем Отдельной Приморской армии на протяжении 1943 и по май 1944 гг. 4-я воздушная армия под командованием генерал-полковника авиации Вершинина энергичным и четким развертыванием своих сил и воздушных средств, сосредоточивая их на решающих участках проводимых операций, наносила наземному и воздушному противнику большие потери в живой силе и технике, тем самым способствуя наземным войскам фронта и армии в выполнении поставленных перед ними задач и держала почти на всех участках фронта свое превосходство над противником в воздухе.

...Военный совет Приморской армии, отмечая отличные действия, объявляет благодарность всем генералам и офицерам, сержантскому и рядовому составу частей и соединений 4-й воздушной армии.

Военный совет выражает твердую уверенность, что генералы, офицеры, сержантский и рядовой состав 4-й воздушной армии будут и впредь приумножать боевую славу Красной Армии и ее воздушных сил и так же беспощадно громить и уничтожать ненавистного врага..."

Героический подвиг воздушных бойцов по достоинству оценен Родиной. Наиболее отличившиеся в боях части и соединения были отмечены в приказе Верховного Главнокомандующего. Восьми из них присвоены собственные

наименования, три преобразованы в гвардейские, двум вручен орден Красного Знамени. Многие авиаторы были удостоены правительственных наград.

Праздничные салюты Москвы, посвященные ратным успехам доблестных освободителей Крыма, застали меня и моих товарищей из управления 4-й воздушной армии в а 2-м Белорусском фронте. Красная Армия готовилась к новому сокрушительному удару по врагу.

Примечания

{1}В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 30, стр. 185.

{2}История Коммунистической партии Советского Союза. М., Политиздат, 1966, т. 2, стр.536.

{3}История Коммунистической партии Советского Союза, т 2, стр. 562

{4}В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 38, стр. 393.

{5}История Коммунистической партии Советского Союза, т. 2, стр. 703.

{6}В. И. Ленин. Поли. собр. соч., т. 31, стр. 156,

{7}История Коммунистической партии Советского Союза, т. 3, стр. 288.

{8}Из истории гражданской войны в СССР. М., Изд-во "Советская Россия", 1960, т. 1, стр. 203.

{9}В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 37, стр. 86.

{10}Там же, стр. 95.

{11}В. И. Ленин. Поли, собр. соч., т. 37, стр. 200.

{12}В. И. Левин. Поли. собр. соч., т. 44, стр. 300.

{13}КПСС в резолюциях и решениях..., ч. II, стр. 332.

{14}КПСС о Вооруженных Силах Советского Союза. Документы 1917-1968. М., Воениздат, 1969, стр. 265.

{15}Военно-воздушная имени Ю. А. Гагарина. Монино, 1968, стр. 16-17.

{16}ЦПА, ф. 5, оп. 4, ед. хр. 146, л. 75-76.

{17}XVII съезд. Стенографический отчет. Партиздат, 1934, стр. 229.

{18}Великая Отечественная война. Краткий научно-популярный очерк. М., Изд-во политической литературы, 1970, стр. 51.

{19}10 августа эта армия была передана в оперативное подчинение командующего 4ВА.

{20}Г. К. Жуков. Воспоминания и размышления. АПН, М., 1969, стр. 386.

{21}А. А. Гречко. Битва за Кавказ. М., Воениздат, 1971, стр. 71.

{22}А. А. Гречко. Битва за Кавказ, стр. 199-200.

{23}А. А. Гречко. Битва за Кавказ, стр. 274.
{24}А. А. Гречко. Битва за Кавказ, стр. 281.
{25}А. А. Гречко. Битва за Кавказ, стр. 378.